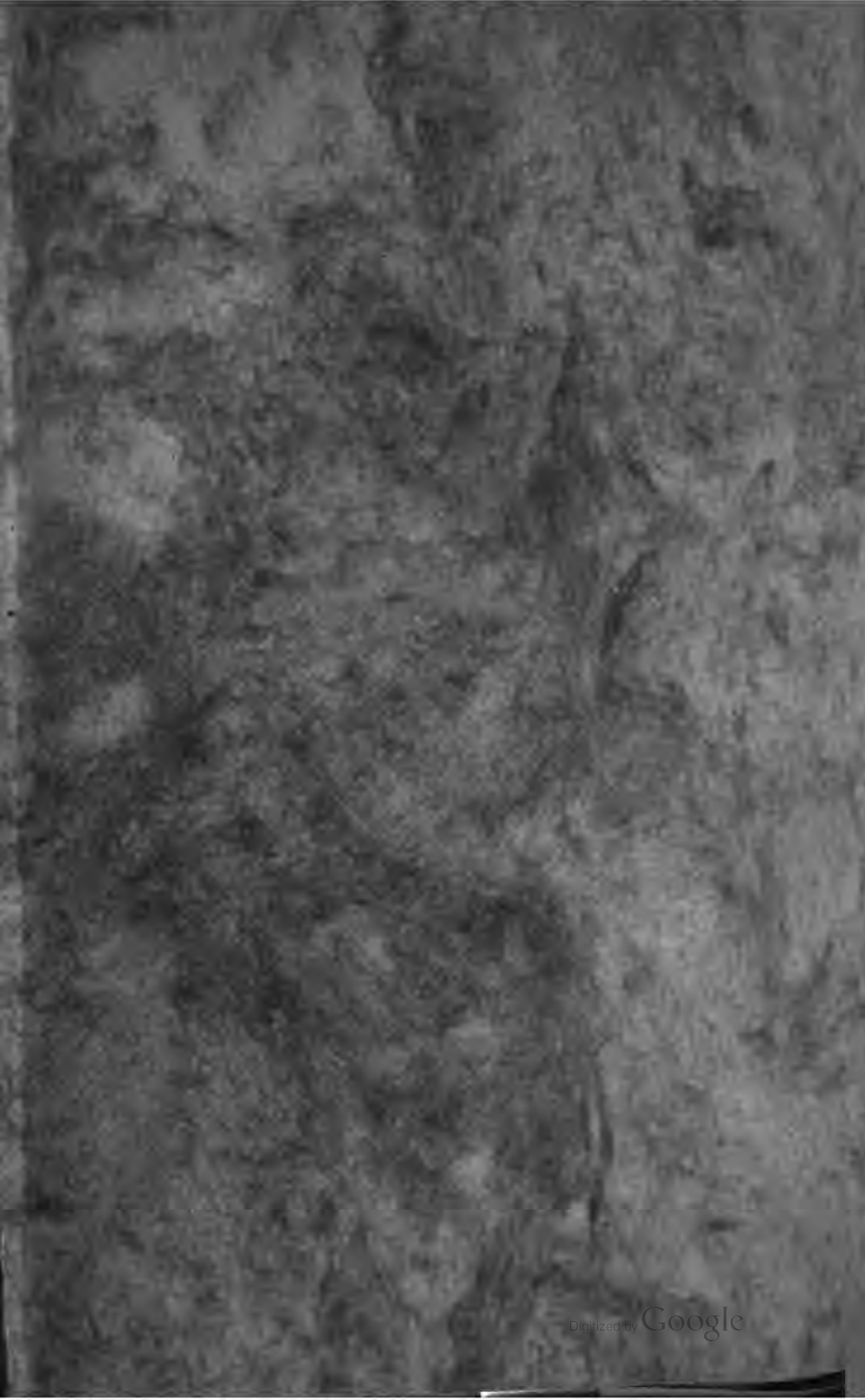
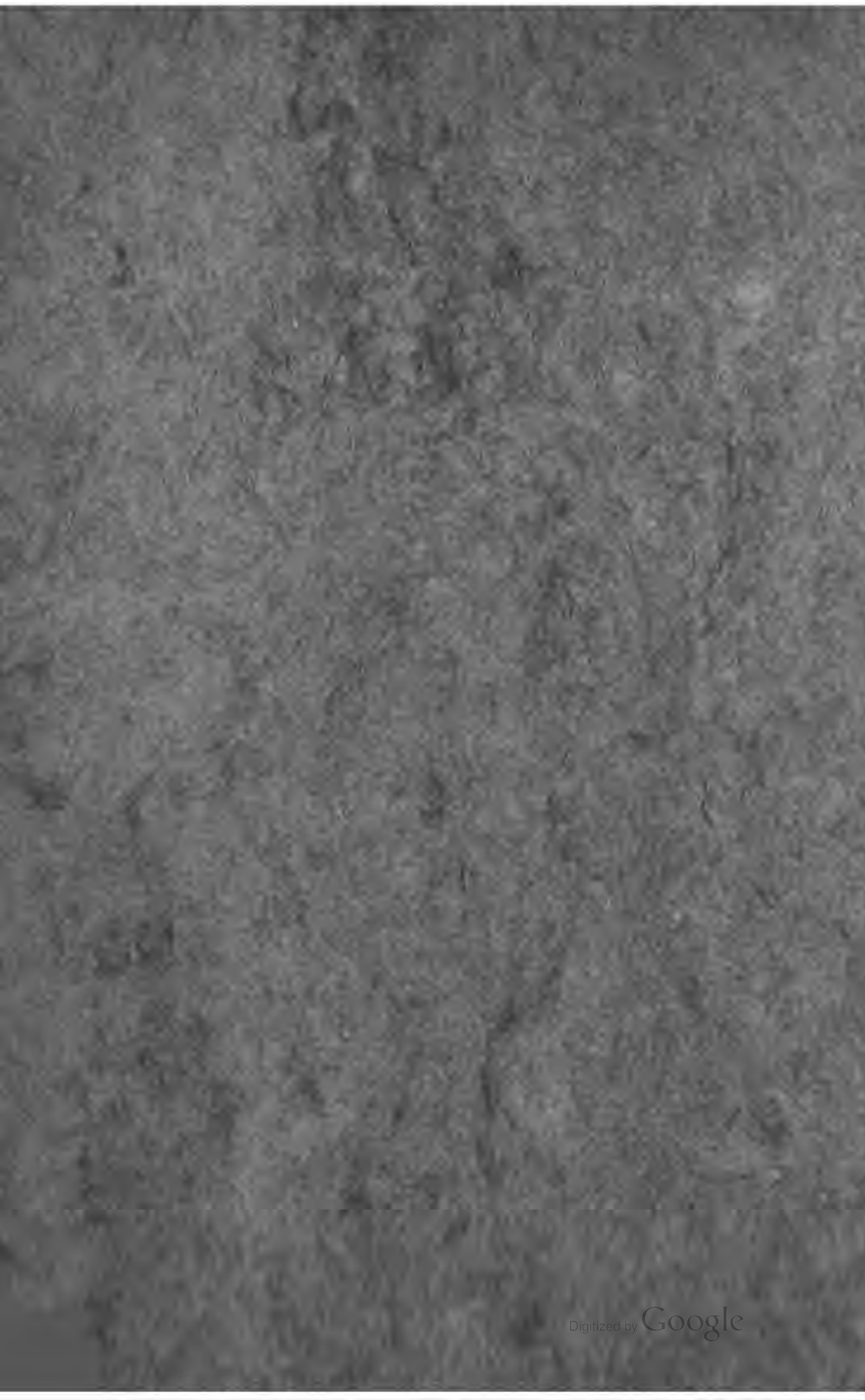












Von

NEW YORK

nach

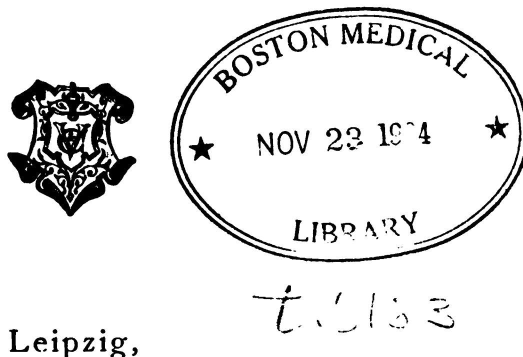
SAN FRANCISCO.

Tagebuchblätter

von

J. Hirschberg M. D.

Professor a. d. Universität zu Berlin.



Leipzig,

Verlag von Veit & Comp.

1888.

Druck von Metzger & Wittig in Leipzig.

Seinem Freunde

H. Knapp in New York

zur freundlichen Erinnerung.



VORREDE.

Seit längerer Zeit gewohnt, auf meinen Reisen jede Beobachtung sofort in Kurzschrift aufzuzeichnen und später zu einem vollständigen Tagebuch zu verarbeiten; hatte ich auch nach meiner im August und September vorigen Jahres unternommenen Durchquerung des nordamerikanischen Festlandes einzelne Theile meiner Aufzeichnungen theils im Freundeskreise mitgetheilt, theils öffentlich vorgetragen, und vielfache Aufforderung erhalten, das Ganze durch den Druck zu veröffentlichen. Ich komme dieser Aufforderung nach, da ich es für wünschenswerth erachte, richtige Kenntnisse über die Vereinigten Staaten in Europa und besonders in unserem Vaterlande, welches alljährlich soviele seiner Söhne hinüberschickt, zu verbreiten.

Wir besitzen ja deutschgeschriebene Bücher über Amerika, zum Theil von berufnerer Feder. Aber einige sind im Studierzimmer zusammengestellt und voll der wunderlichsten Fehler und Uebertreibungen. Von denen, welche auf eigener Anschauung beruhen, enthalten einige recht schiefe Urtheile, andere leiden an empfindlichen Lücken, da Schriftgelehrte nicht immer auch Naturkundige sind; gerade diejenigen, welche ich besonders hoch schätze, sind, wenn nicht veraltet, so doch durch die jenseit des Oceans so rasch fortschreitende Entwickelung bereits überholt.

Auch die amerikanischen Werke leiden an vielen, zum Theil noch erheblicheren Mängeln. Viele Schriften sind nur zum Vortheil einzelner Unternehmungen und Gesellschaften, z. B. gewisser Eisenbahnlinien, abgefasst. Andere kranken an einer sehr lästigen Ueberschwänglichkeit: sie reden immer im Superlativ. Ich ziehe den Positiv, d. h. die Thatsachen, vor und erhebe mich nur selten zum Comparativ, d. h. zum Vergleich. Statt klarer Beschreibung der Dinge liest man unklare Empfindungen und die Versicherung, dass weder Pinsel noch Feder ein Bild liefern könne. Ich bin der Ansicht, dass alles Schöne klar ist, und alles Klare sich beschreiben lässt. Auch alles Grossartige.

Freilich bleibt die Beschreibung hinter der Anschauung zurück; denn wir besitzen vielleicht eine Million Sehnervenfasern und nur 25 Buchstaben.

Der Eindruck, den Amerika auf mich gemacht, ist ein günstiger. Es hat eine bedeutende Gegenwart und, wie auch ich überzeugt bin, eine noch bedeutendere Zukunft. Allerdings sind die amerikanischen Zustände nicht frei von Schattenseiten. Ich habe hüben genug gesehen, um mich nicht drüben dem neuen Eindruck gleich gefangen zu geben. Aber ich gehöre nicht zu jenen lästigen Gesellen, die man in Amerika als Fehler-Finder bezeichnet. Meine Ueberzeugung ist, dass wir vieles von den Amerikanern lernen können, — gerade so wie sie von uns.

Wenn ein Theil dessen, was ich drüben beobachtet und gelernt habe, von meinen Lesern als nützliche oder angenehme Erweiterung ihrer Kenntnisse angesehen werden sollte, so würde ich für meine Mühe mich hinreichend belohnt halten.

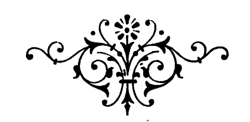
BERLIN, im März 1888.

J. Hirschberg.





Inhalt.





Einleitung.

Die amerikanischen Eisenbahnen.



Der aufmerksame Reisende, welcher seine erste Fahrt von Europa nach Amerika unternimmt, pflegt seinem Dampfschiff ein genaues Studium zu widmen. Wenn er danach die ebenso weite Fahrt über das nordamerikanische Festland anschliesst, sollte er nicht unterlassen, über die Besonderheiten des amerikanischen Eisenbahnsystems sich zu unterrichten.

Vielleicht wäre es sogar nützlich, mit unseren Einrichtungen zu beginnen. Spurbahnen zur leichteren Fortschaffung der Förderungen, auch mit Verwendung von Eisen, werden aus deutschen Bergwerken in Chroniken des 16. Jahrhunderts zuerst erwähnt, und in englischen Kohlenbergwerken während des 17. und 18. Jahrhunderts in grossartigem Massstab angewendet. Aber erst 1814 liess G. Stephenson auf den Kohlenbergwerken bei Newcastle Dampfmaschinen mit glatten Rädern auf glatten Schienen laufen. Die erste Eisenbahn, welche dem öffentlichen Verkehr diente, wurde 1825 zwischen Stockton und Darlington eröffnet und mit einer Geschwindigkeit von 16 km in der Stunde befahren. Das Jahr 1835 sah auf deutschem Boden den ersten von Locomotiven bewegten Zug auf der Nürnberg-Fürther Eisenbahn. Im

Jahre 1830 gab es nur 332 km Eisenbahn, im Jahre 1883 aber 443 000 km. Die Eisenbahn gehört zur Signatur des 19. Jahrhunderts. Die Gesammtlänge der Eisenbahnen in Grossbritannien betrug 1884 an 30 000 km mit einem Anlagecapital von 16 000 Millionen Mark. In demselben Jahre 1884 betrug die Gesammtlänge der Eisenbahnen in Deutschland bei 46 Millionen Einwohnern an 37 000 km mit einem Anlagecapital von fast 10 000 Millionen Mark. Auf jeden Einwohner in Deutschland kommt nahezu 1 m Eisenbahn mit einem Anlagecapital von 264 Mark.

Vergleichen wir hiermit die Entwickelung des Eisenbahnwesens in den Vereinigten Staaten von Amerika, so bekommen wir geradezu staunenswerthe Zahlen. Zu Anfang des Jahres 1884 belief sich das Schienennetz der Vereinigten Staaten auf 194 000 km; das ist das Fünffache von dem, was Deutschland, und etwas mehr, als ganz Europa derzeit besass. Nun kann man nicht den Einwand machen, dass die Vereinigten Staaten um soviel ausgedehnter seien, als Deutschland. Die Eisenbahnen wachsen doch nicht auf der ausgedehnten Prairie wie das Bündelgras, sondern sie werden gebaut von Menschenhand. Und an Einwohnerzahl waren die Vereinigten Staaten im Jahre 1884 mit etwa 50 Millionen dem Deutschen Reiche nur wenig überlegen, während die Einwohnerzahl von Europa das Sechsfache betrug, nämlich 330 Millionen.

Allerdings, die colossale Ausdehnung der Vereinigten Staaten diente als Hebel der Entwickelung. Während in der alten Welt der schon vorhandene Verkehr zwischen bedeutenden Städten den Bau von Eisenbahnen hervorrief und ganz allmählich weiter entfaltete; hat man in der neuen Welt die Schienenstrassen kühn durch die Wildniss geschlagen, um diese der Cultur zu erschliessen, um Handel und Ackerbau, die Gründung neuer Städte und Häfen erst zu ermöglichen.

Und die auf die Bahnen gesetzten Hoffnungen haben sich in reichem Masse erfüllt. Freilich, Schnelligkeit und Billigkeit des Baues, Wohlfeilheit des Betriebes waren nothwendige Bedingungen für solche Zukunftsbahnen. Seien wir nicht ungerecht: mit unseren Anforderungen an den Eisenbahnbau hätten die amerikanischen Schienenstränge quer durch den Continent niemals gelegt werden können; unsere Anforderungen an den Bahnbetrieb sind in der rollenden Prairie ganz überflüssig. Auf englischem Fusse eingerichtet, hätten die amerikanischen Bahnen ein Anlagecapital von 100 000 Millionen Mark — soviel wie die sämmtlichen Eisenbahnen der Erde (1885) — erfordert.

Es ist doch mehr als fraglich, ob ein solches Capital zu beschaffen war. Europäisches Geld ist übrigens reichlich in amerikanischen Eisenbahnen angelegt und sogar zu nicht unbeträchtlichem Theil verloren gegangen. In einem Buche vom Jahre 1884 finde ich die Angabe, dass der Gesammtwerth des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten 5 Milliarden Dollars, also etwas über 20 Milliarden Mark betrage. Das ist $^1/_3$ bis $^1/_5$ dessen, was die gleiche Bahnlänge in Europa gekostet hat.[1]

Sowie wir über die dicht bevölkerten altenglischen Staaten der amerikanischen Ostküste hinausgelangt sind, treffen wir den eingeleisigen Strang der flachen, leichten Schienen, die auf ein einfaches Gerüst von Schwellen aufgenagelt sind. Die Holzschwellen sind vielfach nur oben und unten geglättet; an den beiden Seiten bewahren sie die natürliche Rundung des rohen Baumstammes: geradeso wie die altgriechischen Künstler in den Tempelfriesen zu Olympia

[1] 1875 hatte in England der Kilometer Eisenbahn 540 000 Frcs., d. h. das Dreifache des amerikanischen Preises gekostet. — 1887 wurden in den Vereinigten Staaten 12 724 Meilen gebaut für 325 Millionen Dollars; Gesammtlänge ihrer Eisenbahnen 240 000 km.

nur die verwendbare (d. h. sichtbare) Vorderseite der Bildsäulen ausgearbeitet haben. Sowie der Missouri überschritten ist, trifft man auf der nördlichen Pacificbahn zwischen der Stadt Bismarck am Missouri und zwischen Portland im Staate Oregon, dicht an der Küste des Stillen Oceans, also in einer Ausdehnung von etwa 1500 englischen (oder amerikanischen) Meilen,[1] keine einzige Brücke aus Eisen oder Stein mehr an. Wir sehen wohl, dass einige der Art im Bau begriffen sind. Aber wir fahren im Jahre 1887 mit der Eisenbahn über Schluchten und Thäler, über Flüsse und grosse Seen lediglich auf Holzbauten und zwar auf langen und hohen: einige sind Kilometer lang, andere sind bis zu sechs Stockwerken hoch. Wenn wir hinüber fahren, knackt und kracht der ganze Bau. Das ist nicht etwa eine Folge der Altersschwäche. Denn vor vier Jahren wurde erst die Bahn eröffnet, und am Eröffnungstage war es genau ebenso gewesen. Da ist auf der ganzen ungeheuren Strecke nichts von Einzäunung zu erblicken, nichts von unseren freundlichen Bahnwärterhäuschen, nichts von unserer Ueberwachung. Auf den Stationen sieht man wenig Beamte; auf der Strecke fast gar keine. Allerdings, wenn der Ueberlandzug eine besonders lange Holzbrücke in bedächtiger Fahrt überschritten hat, kann der aufmerksame Reisende, welcher den Beobachtungsposten auf der Plattform des letzten Wagens gewählt hat, zu seinem Staunen sehen, wie plötzlich ein Mann auftaucht und sorglich die Brücke untersucht, welche der Zug soeben passirt hat. Nun, schädlich ist das gewiss nicht, aber nützlich — doch höchstens für die Zukunft.

Aber die billige Herstellung allein hätte immer noch nicht den Bau jener grossartigen Pacific-Linien ermöglicht,

[1] Um die lästigen Umrechnungen zu ersparen, gebe ich meistens das Längenmass in amerikanischen Meilen zu 1600 Metern. Die deutsche Meile misst 7,5 km oder 4 Seemeilen.

wenn nicht staatliche Darlehen, Begünstigungen, Concessionen und namentlich grossartige Landschenkungen dazu gekommen wären. Bei uns, in der alten Welt, muss die Eisenbahn meistens jeden Fuss breit Landes erkaufen und oft genug im Enteignungsverfahren erstreiten. Die Regierung der Vereinigten Staaten, der in ihrem ungeheuren Gebiete alles herrenlose Land gehört, hat die Haupteisenbahnlinien mit geradezu fürstlichen Landschenkungen (von 1850 bis 1878 an 191 Millionen Acres oder 776000 qkm[1]) bedacht, aus denen ihnen mehr Einnahmen zugeflossen sind, als aus dem Bahnbetriebe selber. Um aber die an sich schon gewaltige Macht der Eisenbahngesellschaften nicht in's Ungemessene wachsen zu lassen, hat man die weise Einrichtung getroffen, den breiten Landgürtel, welcher die Bahnlinie einschliesst, schachbrettartig in Sectionen (oder Quadratmeilen zu 640 Acres) zu theilen, von denen die eine der Bahngesellschaft zur Parcellirung und Veräusserung überlassen wurde, während die andere in den Händen der Regierung blieb, welche nach vortrefflichen Gesetzen und unter billigen Bedingungen ihr Land unter die Ansiedler vertheilt und somit verhütet, dass in der benachbarten Bahn-Section die Landpreise zu hoch steigen.

Der Plan, eine Eisenbahn quer durch das nordamerikanische Festland zu bauen und vor Allem die grossen Süsswasserseen mit dem Stillen Ocean bei Oregon zu verbinden, tauchte zuerst im Jahre 1836 auf und wurde zunächst — als wahnwitzig verlacht. Als Fremont im Jahre 1844 seinen berühmten Entdeckungszug durch die Prairien unternahm, durchzog er eine Ländermasse von 2300 englischen Meilen, wo noch keine regelrechte Ansiedlung bestand, sondern nur Indianerhorden streiften und Büffel- und Antilopen-

[1] Das Deutsche Reich hat 540 000 qkm. — Ein Viertel des zugewiesenen Landes war bereits übergeben.



heerden hausten. Chicago war derzeit ein Dorf in einer wüsten Ebene. Keine Eisenbahn reichte vom Atlantischen Ocean über die Alleghanikette fort; am Stillen Ocean wehte das Sternenbanner nur über einer schwachen Colonie. Da kamen die Goldfunde in Californien, welche vom Jahre 1848 an die Blicke der ganzen Welt nach der pacifischen Küste lenkten und die Yankees in fieberhafte Aufregung versetzten. In den Jahren 1853 und 1854 wurden zwischen dem 32. und 49. Parallelkreise zehn verschiedene Linien vermessen, welche den bekannten Osten mit dem unbekannten und märchenhaften Westen verbinden sollten und in der Längenausdehnung zwischen 1500 und 2300 amerikanischen Meilen schwankten. Die fortdauernden Goldentdeckungen warfen immer neue Völkerwogen an die Küste des Stillen Oceans. Californien erkannte die Schienenverbindung mit dem Osten als eine nothwendige Lebensbedingung. Im Jahre 1861 organisirte sich zu Sacramento, der politischen Hauptstadt Californiens, die Central-Pacific-Eisenbahngesellschaft, und der Oberingenieur Judah tracirte die Strecke über die Sierras. Im Jahre 1862 gewährte der Congress der Vereinigten Staaten das Privileg an die Union-Pacific-Gesellschaft und verlangte die Vollendung der Bahn bis zum 1. Juli 1876. Hundert Millionen Dollars wurden aufgenommen, und am 5. November 1865 die Legung des ersten Schienenstranges zu Omaha im Staate Nebraska am Missouri gefeiert. Aber trotzdem die Regierung einen erheblichen Beitrag zum Actiencapital und bedeutende Landschenkungen leistete, (was übrigens durch billigeren Transport, namentlich der Truppen, und durch die politische Vereinigung des fernen Westens mit den ursprünglichen Oststaaten sich sehr gut bezahlte,) so begegnete das Werk doch bald den grössten Schwierigkeiten, namentlich wegen der Folgen des grossen Rebellenkrieges von 1861—1865. Die Arbeiter misstrauten der Gesellschaft

und verlangten Vorausbezahlung. Die Arbeitslöhne stiegen zu schwindelnder Höhe empor. In einer Ausdehnung von 500 englischen Meilen westwärts vom Missouri war die Gegend ganz ohne Holz; Bahnschwellen mussten in Michigan und Pennsylvanien geschnitten und mit ungeheuren Kosten, oft von 2 1/2 Dollars für das Stück, nach Omaha geschafft werden. Ebenso alles andere, was zum Bahnbau nothwendig war, mit Ausnahme des nackten Sandes zum Oberbau. Im Jahre 1865 wurden 40 Meilen vollendet, 1866 schon 260 Meilen, 1867 an 240 Meilen, im Jahre 1868 und bis zum 10. Mai 1869 endlich 555 Meilen, und damit die Eisenbahn vollendet: demnach 7 Jahre früher, als der Congress es gefordert. Die Bauzeit betrug nur 3 Jahre und 6 Monate. Mit fieberhafter Anstrengung wurde zuletzt (mit 25 000 Mann und 6000 Gespannen) gearbeitet, unter begeisterter Aufmerksamkeit des ganzen Volkes. Hatten die Arbeiter der Union-Pacificbahn, die vom Osten, von Omaha in Nebraska ausgeht, 6 Meilen Schienen in einem Tage gelegt, so folgten die Leute der Central-Pacificbahn, die vom Westen, von Sacramento in Californien beginnt, mit 7 und sogar mit 10 Meilen.

Noch grösseren Schwierigkeiten als die Union-Pacificbahn begegnete die gleichfalls 1862 autorisirte Central-Pacificbahn. 40 Meilen mussten die Unternehmer erst durch private Mittel fertig stellen, ehe sie die Unterstützung der Vereinigten Staaten (27 Millionen Dollars, dazu 30 in Land) erhielten. Dann mussten sie die Staatsschuldscheine verkaufen und erhielten für 100 Dollars nur 50 Dollars in Gold, während auch für Gold Arbeit und Material nur zu übertrieben hohen Preisen zu haben waren. Mit bewaffneter Hand mussten die Ingenieure die Linie abmessen, die Arbeiter den Felsen fortsprengen und auf den geebneten Pfad die Schienen legen. Die ersten 100 Meilen hatten eine Steigung von 7000′ und erforderten

das geschickteste Ingenieurwerk. Bei 5000′ Höhe war die Schneegrenze erreicht; 40 Meilen von Schneegalerien mussten für 1 Million Dollars angelegt werden. Abwärts von den Sierras gelangte die Bahn in eine Wüste, wo über 600 Meilen kein weisser Mann wohnte und über 100 Meilen kein Wasser für die Menschen und für die Maschinen gefunden wurde. Arbeiter waren kaum zu haben, bis die Chinesen eintrafen und das Werk vollendeten. Locomotiven, Wagen, Schienen kosteten das Doppelte des heutigen Preises. Jedes Stück Eisen musste von New York um das Cap Horn verschifft werden, 4—6 Monate bevor es gebraucht wurde. Gleichzeitig waren 30 Schiffe auf der Fahrt. Die Frachtkosten stiegen von 18 auf 45 Dollars für die Tonne, die Versicherung von $2\frac{1}{2}$ auf 10 Procent. Die Pulverauslagen für die Sprengung des Gipfeltunnel von 1659′ Länge erreichten in einem Monat die Höhe von 54000 Dollars. In den ersten 3 Jahren (1863, 1864, 1865) wurden je 20 Meilen gebaut, 1866 30, 1867 47, 1868 aber 364 und 1869 bis zum 10. Mai das Schlussstück von 191 Meilen.

Das autorisirte Capital der Central-Pacificbahn betrug 100 Millionen Dollars, der Gesammtwerth 188 Millionen Dollars.

Die Culturgeschichte Amerikas hat kaum einen wichtigeren Augenblick erlebt, als das Eintreiben des letzten Nagels, welcher Osten und Westen mit eisernen Banden aneinander kettete und Ocean mit Ocean vereinigte. Das Fest fand statt am 10. Mai 1869 zu Promontory Point, im Territorium Utah, nicht weit von dem berühmten Salzsee, 1086 Meilen westwärts vom Missouri und 690 Meilen ostwärts von Sacramento.

Zu dieser ersten Pacificbahn sind, abgesehen von der canadischen, noch drei andere in den Vereinigten Staaten hinzugekommen: zunächst die Atlantic und Pacific, welche

von San Francisco quer durch Arizona und Neu-Mexico den Weg bahnt nach St. Louis, an der Vereinigung des Missouri mit dem Mississippi; und die südliche Pacificbahn, welche von San Francisco aus an der mexicanischen Grenze entlang durch Texas nach New Orleans am Ausfluss des Mississippi leitet. Ueber die neueren Verschmelzungen der verschiedenen Bahngesellschaften und über gewisse Schwierigkeiten und drohende Processe will ich kein Wort verlieren. Die südliche Pacificbahn ist bei europäischen Zeitungslesern berüchtigt durch romantische Angriffe von Räuberbanden, welche, noch im Jahre 1887 mehr als einmal, mit unglaublicher Verwegenheit und Geschicklichkeit einen ganzen Zug zum Stehen brachten und ausplünderten; geradeso wie die älteste Pacificbahn während ihrer Fertigstellung, d. h. vor 20 Jahren, 200—300 Meilen westlich vom Missouri unter räuberischen Indianerhorden zu leiden hatte, welche mit grosser Kunst auf einer kleinen Brücke über einen tiefen Abgrund die Schienen der unbewachten Strecke abnahmen, durch Stützen 3 Fuss emporhoben und den Zug entgleisten. Die Plünderer wurden gebührend abgestraft. Bei der zweiten ähnlich bewirkten Entgleisung im Jahre 1868 vertheidigten sich Zugführer und Reisende entschlossen mit Flinte und Revolver und schlugen den Angriff der Indianer ab.

Ich komme jetzt zu der letzten und neuesten Pacificbahn in den Vereinigten Staaten, die ich in ihrer ganzen Ausdehnung befahren habe und die nächst der canadischen wohl die längste[1] Eisenbahnlinie der Welt darstellt. Fertiggestellt ist sie, wie so manches Grosse in Amerika, von einem Deutschen, von Herrn Villards, den ich in New York persönlich kennen gelernt, und der mehrere Jahre hier in Berlin verlebt hat. Diese Eisenbahn, welche erst im Sep-

[1] Nicht die ausgedehnteste: Pennsylv. R.-R. hat 6616 Meilen.

tember 1883 eröffnet worden, wobei man Herrn VILLARDS wie einen siegreichen Feldherrn, wie einen Wohlthäter der Menschheit feierte, durchkreuzt 30 Längengrade, d. h. eine Strecke wie von Königsberg nach Lissabon,[1] und dehnt sich über ein Territorium von 2500 englischen Meilen aus und hat die Waldgebiete von Minnesota, den rasch emporblühenden Ackerbau-Staat Dacota und die fruchtbaren, minenreichen Ländereien von Montana, einen Theil von Idaho und Washington, d. h. so ziemlich ein Drittel (nach Anderen ein Sechstel) des Gesammtgebietes der Vereinigten Staaten dem allgemeinen Verkehr erschlossen.

Die Reise von St. Paul nach Portland dauert jetzt 4 Tage, 1870 aber (im Ochsenwagen) 6 Monate. Die Hauptlinie hat die colossale Länge von 2000 englischen Meilen, wozu noch 600 Meilen Zweiglinien kommen, während weitere im Bau begriffen sind. Die Bahn wurde 1870 in der sogenannten Bahnbau-Aera begonnen, gerieth aber 3 Jahre später in Folge des grossen Finanzkrachs in Stockung und später in Bankrott. Erst 1879 gelang es, nachdem zu den ersten 61 noch 40 Millionen Dollars aufgenommen worden, die Arbeit fortzusetzen. Bekannt ist, dass Herr VILLARDS nur unter den grössten persönlichen Opfern den Bau vollendete. Jetzt scheint, nachdem er wieder in die Direction eingetreten ist, eine neue Blüthezeit zu beginnen. Vom Staate wurden der Gesellschaft 46 Millionen Acres (oder 18½ Millionen Hectaren) Bundesland als Eigenthum zugewiesen, wovon sie bis 1884 den zehnten Theil zum Preise von 4 Dollars den Acre verkauft hatte.

In den kleinen Ortschaften westwärts vom Missouri

[1] Von New York quer durch bis Tacoma sind etwa 45 Längengrade, ebenso wie von Moskau nach Lissabon. Die erstere Strecke von 3274 Meilen wird in 6½ Tagen, die letztere von 3300 Meilen oder 5385 km aber in 5 Tagen 7 Stunden zurückgelegt.



findet man friedlich nebeneinander die Agenturen der beiden Hauptconcurrenten im Landgeschäft, die der Vereinigten Staaten und die der Eisenbahngesellschaft. Ich kann das herbe Urtheil nicht unterschreiben, welches ich in einem deutschen Buche vom Jahre 1884 gefunden, dass die nördliche Pacificbahn niemals eine Bedeutung, wie z. B. die Linie Petersburg-Odessa, erlangen könne, da die Gegend für Civilisation und Cultur wenig geeignet sei, und dass der Auswandererstrom, den man jetzt nach den Ländereien der nördlichen Pacificbahn lenke, zweifellos mit einem furchtbaren Krach, mit massloser Enttäuschung und mit dem Untergang zahlloser Colonisten endigen werde. Natürlich muss der Ansiedler auf harte Arbeit für Jahre rechnen, und ich will nicht verhehlen, dass ich Yankees, die Land zu kaufen reisten, über die thörichten Leute, welche das Ausroden persönlich übernehmen, öfters habe spotten hören. Auch möchte ich nicht alles unterschreiben, was in den von den Agenten überall ausgestreuten und umsonst verabfolgten Beschreibungen der Eisenbahn zu lesen steht. Eine kleine Stadt ist nach Ausweis des Cursbuches in der Mitte einer schönen Getreide- und Grasgegend belegen: soweit ich den Blick schweifen liess, konnte ich nur unbebaute Prairie mit Bündelgras und Salbeibusch entdecken. Doch will ich mich bei solchen Kleinigkeiten und Zufälligkeiten nicht lange aufhalten, sondern lieber, was allgemein interessant und wichtig ist, kurz die Bedingungen erörtern, unter denen in diesen Gegenden, die fast dreimal so gross als Deutschland und dabei noch schwach bevölkert sind, Ackerland zu erwerben ist.

Zunächst möchte ich an den Ausspruch unseres Fürsten Bismarck erinnern, dass die Auswanderer Geld in den Taschen haben. Davon habe ich mich persönlich auf dem Zwischendeck des Dampfers überzeugt. Die Leute sehen zum Theil recht wohlhabend aus. Man kann es Herrn Kapp schon

glauben, dass die Auswanderer aus Deutschland in 50 Jahren 500 Millionen Thlr. nach den Vereinigten Staaten gebracht haben. Allerdings, der Ausspruch eines Theoretikers, dass die Ansiedler für die Mittelstaaten nach Landkauf und Einrichtung noch 2000 Mark, für den goldenen Nordwesten noch 4000 Mark besitzen müssten, scheint mir übertrieben und nicht übereinstimmend mit den thatsächlichen Verhältnissen.[1] Aber Geld müssen sie haben. Sie werden ja nicht umsonst befördert. Die Reise von Bremen nach New York kostet beinahe 100 Mark für den Kopf. Sind sie ganz mittellos, so können sie in New York zurückgewiesen werden. Die Eisenbahnfahrt durch den ganzen amerikanischen Continent kostet im Emigrantenwagen zwar nur die Hälfte (bis zu zwei Dritttheilen) des gewöhnlichen Fahrpreises, aber doch beinahe 200 Mark; also bis zur Mitte noch gegen 100 Mark. Diese Wagen sind mit bequemen Schlafstätten versehen; doch müssen die Auswanderer Matratzen und Decken selber besorgen. Wer zu Schiff auf dem Zwischendeck von Europa gekommen, bringt sie bereits mit; wo nicht, sind sie für 2—3 Dollars von der Eisenbahngesellschaft zu beziehen. In den Emigrantenwagen, die ich oft besucht, ist (abgesehen von der Seekrankheit) das Leben und Treiben ganz ähnlich wie im Zwischendeck des Oceandampfers. Da ist der deutsche Bauer, der englischen Sprache noch nicht mächtig, mit Weib und Kind, mit Betten und Hausgeräth auf der Fahrt nach dem geträumten Wunderlande begriffen. Da sind ganze Karawanen italienischer Arbeiter, welche im fernen Westen beim Strassen-, Brücken- und Eisenbahnbau

[1] „Ansiedler in den Mittelstaaten müssen nach Landkauf und Einrichtung noch 2000, im goldenen Nordwesten noch 4000 Mark übrig haben.“ — „10 Dollars braucht der Ansiedler zum Erwerb und zur Einrichtung jedes Ackers, ebensoviel bis zur ersten Ernte, also 160 × 20 = 3200 Dollars.“ Ich glaube, dass die meisten Ansiedler kleiner anfangen.



Beschäftigung suchen und deren eigenthümlich socialistisches, sparsames Leben uns vom Gotthardttunnel durch Anschauung, Bild und Beschreibung geläufig ist. Da findet man zahlreiche Amerikaner, die ihr altes Heim aufgegeben, sei es, dass sie einen guten Preis dafür erhalten haben, sei es, dass ihnen das Klima nicht gefiel, und die sich nun weiter im Westen eine neue Wohnstätte suchen. In jener jungen Gegend ist selbst die ackerbauende Bevölkerung weit weniger sesshaft, als bei uns. In ihrem diesjährigen Cursbuch erklärt die nördliche Pacificbahn, 2 Millionen Familien oder 10 Millionen Seelen in ihren reichgesegneten Ländereien ansiedeln zu können, und bietet östlich vom Missouri in Minnesota und Norddacota Ackerland zum Preise von 4—6 Dollars den Acre, Grasland für 3—4 Dollars an und nimmt die eigenen Prioritäten für voll in Zahlung. Sie nimmt auch Theilzahlungen, ein Sechstel gleich, ein weiteres Sechstel immer nach Jahresfrist, allerdings bei einer Verzinsung von 7 Procent. Wer diesen Lockstimmen nicht Gehör geben und überhaupt nicht von Privaten kaufen will, muss sich um die Gesetze[1] bekümmern, nach denen die Regierung der Vereinigten Staaten Land abgiebt. In dem officiellen Erlass heisst es: Ueber 40 Millionen[2] Acres (1 Acre = 40 Ar oder 1 ½ Morgen) des besten Regierungslandes in den äusserst fruchtbaren Gegenden von Minnesota, Norddacota, Idaho, Washington und Oregon, durch welche die nördliche Pacificbahn zieht, sind zur Verfügung für wirkliche Ansiedler. Bürger der Vereinigten Staaten oder solche, welche es werden wollen, können Land nach den folgenden Gesetzen erlangen:

[1] In deutschen Büchern fand ich ungenaue Darstellungen.

[2] Das ganze öffentliche Land der Vereinigten Staaten wird auf 1800 Millionen Acres angegeben, wovon 1880 an 752 Millionen vermessen waren; doch sind davon 80 Millionen an die Einzelstaaten für öffentliche und namentlich Schulzwecke und noch weit mehr an die Eisenbahnen abgegeben worden.

1. Nach dem Vorkaufsrecht. Familienhäupter, Wittwen oder ledige Personen (männliche wie weibliche), welche das 21. Jahr überschritten haben, Bürger der Vereinigten Staaten sind oder ihre Absicht, es zu werden, erklärt haben, können von dem den Vereinigten Staaten gehörenden, unbesetzten Lande bis 160 Acres besetzen. War das Land angeboten, so muss der Ansiedler seine Erklärung in dem Landamte binnen 30 Tagen abgeben und binnen Jahresfrist den Beweis wirklicher Niederlassung und Landbebauung liefern und das Land kaufen zum Preise von $1^1/_4$ Dollar den Acre, wenn es ausserhalb des Eisenbahnlandes liegt, und für $2^1/_2$, wenn innerhalb. Wer seinen eigenen Landbesitz verlässt, um in demselben Staate oder Territorium öffentliches Land zu belegen; oder wer in irgend einem Staate oder Territorium 320 Acres Landes sein eigen nennt, der ist ausgeschlossen von den Wohlthaten dieses Gesetzes.

2. Nach dem Heimstätten-Gesetz. Jede Person, die Familienoberhaupt oder 21 Jahre alt ist, Bürger der Vereinigten Staaten geworden oder die Erklärung, es zu werden, abgegeben hat, kann $^1/_4$ Section, d. h. 160 Acres, oder weniger, von nicht zugeeignetem öffentlichen Lande besetzen. Der Ansiedler muss nachweisen, dass er berechtigt ist und dass er das Land für sich allein zu wirklicher Ansiedelung und Bebauung besetzt. Die Gebühr beträgt für 160 Acres 14—22 Dollars. Binnen 6 Monaten muss der Ansiedler in der Heimstätte seinen Wohnsitz nehmen und 5 Jahre ununterbrochen beibehalten und danach oder in den nächsten 2 Jahren durch 4 Zeugen seinen Wohnsitz und Anbau beweisen, worauf ihm der Besitztitel ausgefertigt wird. Der Heimstättenanspruch ist unveräusserlich. Niemand kann mehr als ein Heimstättevorrecht erhalten.

Es liegt auf der Hand, wie nützlich diese Gesetze sind, obwohl sie auch missbraucht werden können. Sie haben

zu dem raschen Anwachsen der Bevölkerung in den Vereinigten Staaten und namentlich in diesen Gegenden beigetragen. Nach Dacota, das 1880 135 000 Einwohner zählte, sind in den folgenden 6 Jahren 55 000 Personen eingewandert. Ueberhaupt ist die moderne friedliche Völkerwanderung über den Atlantischen Ocean weit beträchtlicher als die alte, welche das römische Reich zerstört hat.

Erinnern wir uns daran, dass von 1821—1883 an 12½ Millionen Menschen aus Europa nach den Vereinigten Staaten eingewandert sind, darunter fast 4 Millionen Deutsche. Die Einwanderung betrug 1882 an 730 000, darunter gegen 200 000 Deutsche.

Binnen 11 Jahren von 1872—1882 hatte Deutschland bei einer mittleren Bevölkerungsziffer von 43½ Millionen einen Geburtenüberschuss von nahezu 6 Millionen und eine Auswanderung[1] von fast 1 Million. Jetzt ist die deutsche Auswanderung in Abnahme begriffen und betrug 1886 nur 80 000; 1887 jedoch fast 100 000. Nach dieser Abschweifung von der allgemeinen Erörterung der amerikanischen Eisenbahnen zu den Landverhältnissen wende ich mich der besonderen Frage zu, welche für den einfachen Reisenden die wichtigste ist: Wie reist man auf den nordamerikanischen Eisenbahnen?

Am besten in der ganzen Welt, wenn man den Amerikanern glauben will, namentlich denen, welche selber in Europa nur wenig gereist sind. Ich für meinen Theil gestehe gern zu, dass man in den Vereinigten Staaten grosse Strecken bequem und ohne Ermüdung zurückzulegen im Stande ist, obwohl ich auch mit den europäischen Schlafwagen meist zufrieden war und für kürzere Strecken unsere neuen deutschen Wagen erster Classe allen anderen vorziehe.

[1] Jährlich 1,9 auf 1000 Einwohner; in Grossbritannien 6,9.



Ein amerikanischer Eisenbahnzug sieht ein wenig anders aus als ein europäischer. Am vorderen Ende trägt die Locomotive (mit Ausnahme der Stadtbahnen, z. B. der Hochbahn in New York) den unvermeidlichen Kuhfänger. Es ist dies ein schneepflugartiger Holzrechen, ein spitzwinklig vorspringendes Holzgerüst, welches seinem Namen nach die Bestimmung hat, Kühe (und auch Ochsen), die sich auf das Geleise verirrt haben und mit der ihnen angeborenen Hartnäckigkeit auf ihrem Platze verharren sollten, mit sanftem Zwang bei Seite zu schieben. Bei dem grossen Viehreichthum der nordamerikanischen Prairien und bei dem Mangel jeder Einfriedigung der Bahn und jeder Ueberwachung in unserem Sinne ist der Kuhfänger gewiss nicht unzweckmässig. Denn so sehr in den Vereinigten Staaten für allgemeine Bildung gesorgt ist, die Rinder, die zu den Seiten der Bahn gemüthlich grasen, kümmern sich nicht um die gelegentlich an den Bahnübergängen angebrachten Drohnoten, wie Eisenbahnkreuzung oder Acht' auf die Locomotive. Ich weiss nicht, wie häufig die Kuhfänger in Thätigkeit kommen; ich selber habe es nicht erlebt. Aber ein jüngerer Freund, der wenige Tage nach mir die Reise machte, ist in der Nacht unsanft erweckt worden, da eine trotz des Fängers überfahrene Kuh den Zug für kurze Zeit in Unordnung brachte.

Die Construction der amerikanischen Locomotive wird sehr gerühmt. Aber nicht auf ihr beruht der durchgreifende Unterschied zwischen unseren gewöhnlichen und den amerikanischen Zügen, sondern darauf, dass bei letzteren der ganze Zug zu jeder Zeit vom vordersten bis zum hintersten Ende bequem gangbar bleibt. Ich weiss nicht, ob dies ursprünglich zur Verhütung räuberischer Ueberfälle im Wagen selber eingeführt worden. Jedenfalls sind solche, wie sie in Europa noch gelegentlich (namentlich in Italien und in Frank-

reich) vorkommen, in den amerikanischen Zügen unmöglich; und ein Mann, aus dessen Hosentaschen beim morgendlichen Waschen im Schlafwagen zwei geladene Revolver herausgucken, wie ich es in der Nähe von Saltlake City gesehen, verfällt dem Gelächter der Mitreisenden.[1] Die Durchgängigkeit des Zuges ist bei dem amerikanischen System nothwendig. Ohne Signal verlässt der Zug die Station, selbst mitten in der Wüste; von Ausrufen ist vollends keine Rede. Aber mit dem Zurücklassen von Reisenden ist es nicht so schlimm, wie wir nach unseren Vorstellungen erwarten möchten. Erstlich erfolgt auf den gutverwalteten Strecken die Abfahrt pünktlich auf die Secunde. Das Cursbuch der Bahn erhält Jeder unentgeltlich; er braucht nur seine Uhr richtig zu stellen und nachzusehen.[2] Sodann erfolgt die Abfahrt langsam. Jeder Reisende, der zufällig noch ausserhalb des Zuges verweilte, kann sich bequem auf die Endtreppe und Plattform irgend eines Wagens schwingen: daran wird er nicht von übereifrigen Beamten gehindert und, wie es leider gelegentlich einmal bei uns vorgekommen, buchstäblich ins Unglück gestürzt. Endlich kann der Reisende bequem den rollenden Zug der Länge nach durchwandern, bis er seinen Platz erreicht hat.

---

[1] Hiernach mag urtheilen, wer die erste deutsche Gesellschaftsreise um die Erde gelesen.

[2] Uebrigens ist das Land wegen der grossen Ausdehnung durch senkrechte Grenzlinien in 4 verschiedene Abschnitte getheilt. Sowie der westwärts Reisende die Grenze eines solchen überschreitet, hat er seine Uhr genau um eine Stunde zurückzustellen. An der Ostküste gilt die östliche Zeit, d. i. die des 75. Meridians (Washington, C. D.). Im ersten Abschnitt der nördlichen Pacificbahn gilt die mittlere Zeit (*central time*), d. i. die des 90. Meridians. Zwischen Mandan am Missouri und Heron gilt die Bergzeit (*mountain time*), d. i. die des 105. Meridians. Westlich von Heron bis zum Stillen Ocean gilt die friedliche Zeit (*pacific time*), d. i. die des 120. Meridians. — Wenn es in Berlin 12 Uhr Mittags ist, zeigt die Uhr in New York 6 h 10′ Morgens, also 5 h 50′ weniger; und in San Francisco 2 h 56′ Morgens, also 9 h 4′ weniger.

In Europa sind bisher meistens kürzere Wagen mit 4—6 Rädern und 3—6 Einzelabtheilungen und mit seitlichen Thüren in Gebrauch gewesen: in Amerika kennt man lediglich längere Wagen mit 8 Rädern, einem einzigen Raum und Eingängen an den beiden Stirnseiten.

Den Hauptheil der Durchzüge bilden in Amerika die Schlafwagen, welche nicht den Bahnen, sondern eigenen Gesellschaften gehören. In den Vereinigten Staaten herrscht die Pullmann-Gesellschaft vor. Ihr Geschäftsbetrieb geht ins Ungeheure. Sie besitzt ihre eigenen grossen Wagen- und Reparaturwerkstätten. Wie viele Wagen sie rollen lässt, konnte ich nicht erfahren.[1] Die gewöhnlichen Pullmannwagen sind etwas geräumiger als unsere Schlafwagen, weil der freie Gang in der Mitte und jederseits der Breite nach nur ein Sitz angebracht ist, im Ganzen 20 oder 24 in dem Wagen. Zur Nachtzeit wird von dem schwarzen Aufwärter — einen weissen habe ich nicht gesehen — das untere wie das obere Bett jeder der 10 oder 12 Nummern hergerichtet. Ein schwerer, dicker Vorhang mit den entsprechenden Nummern scheidet die Schläfer vom Mittelraum. Unseren Damen würde dies weniger gefallen als die getrennten Kojen, und ich selber ziehe auch die letzteren vor. Aber die amerikanischen Damen sind daran gewöhnt und erleichtern den Herren die Sache durch eine ziemlich weit gehende Unbefangenheit; im Morgenanzug erscheinen sie und entschlüpfen vom Mittelgang nach ihrem vorn belegenen Waschkämmerlein; auch die Herren, die in dem Schlafraum sich kaum ankleiden können, pilgern halbbekleidet nach ihrem hinten belegenen Waschraum. Dank grosser Vorsicht

[1] Besonders eingerichtete Hôtel-, Jagd-, Ausflugswagen werden an Gesellschaften und Einzelne vermiethet. Sie kosten ausser den Fahrkarten 30—50 Dollars für den Tag. Diese Wagen befinden sich gewöhnlich am Ende des Zuges und sind durch ein vor die Thür gehängtes Querseil belegt.



hatte ich auf der ganzen Reise stets ein unteres Bett für mich erworben; und da ich immer vor Sonnenaufgang erwachte, konnte ich bequem im Bette liegend bei emporgezogenem Fenstervorhang das schöne Naturschauspiel und die Gegend betrachten, bis ich es für gerathen hielt, mich zu bekleiden und — als erster am Waschplatze zu erscheinen. Das hat denn doch seine Vorzüge. Uebrigens sei rühmlich anerkannt, dass mit Waschwasser, Eiswasser zum Trinken, reinen Handtüchern, Seife, auch mit reiner Bettwäsche nicht gekargt wird. Kleinlichkeit liegt nicht im Charakter des Amerikaners. Und für Reinlichkeit ist besser gesorgt als im Süden und Südosten von Europa. Während einer 34-tägigen Ueberlandfahrt in der heissen Zeit habe ich nicht den Schatten eines Insects verspürt, das z. B. in dem neuen Hôtel zu Olympia im Peloponnes wie ein Hausthier gepflegt wurde.

Ich bemerke noch, dass gewöhnlich eine kleine Koje (*Drawing room*) für den doppelten Preis, ein Rauchzimmerchen sowie sonstige Bequemlichkeiten in jedem einzelnen Pullmann-Wagen vorhanden sind. Die Gesellschaft erklärt mit Stolz, dass sie dem Reisenden auf dem langen Wege ein angenehmes Heim zu gewähren in der Lage sei. Der Preis ist nicht übertrieben. Er beträgt für das sogenannte Doppelbett, in dem ich allerdings immer nur einen Menschen liegen sah, 2 Dollars für die Nacht und ebensoviel für den Tagaufenthalt.[1] Es ist dies ungefähr $^1/_4$—$^1/_5$ des Fahrpreises.

Die Vereinigung von Bahn- und Schlafwagen-Verwal-

---

[1] Auf anderen Strecken zweimal 1 $^1/_2$ Dollars. — Von Berlin nach Paris (24 ^{h}) kostet die Fahrkarte erster Classe 101 Mark, die Schlafkarte bis Köln 10 Mark. Von Paris nach Marseille (15 ^{h}) sind die Preise 114 Frcs. und 53 Frcs.! Von Paris nach Giurgewo kostet die Schlafkarte für 3 Nächte (2 volle Tage und 2 halbe) 81 Frcs. = 64,80 Mark oder 16 Dollars. Im Ganzen sind in Europa die Preise der Schlafkarten nicht billiger, trotz der grösseren Kaufkraft des Geldes.

tung in einer Hand, der der Regierung, wie es neuerdings, zum Vortheil des Reisenden, in Deutschland und Ungarn eingeführt worden, ist dem amerikanischen Geiste völlig fremd geblieben. Ausser der Fahrkarte hat man die Schlafkarte in dem Pullmann-Geschäft zu erstehen. Für die nördliche Pacificbahn fand ich keine Schwierigkeit, da unsere Schlafplätze für die ganze Strecke von St. Paul bis Tacoma (1942 Meilen, $4^1/_2$ Tage) trotz der Unterbrechung, welche die Besichtigung des Nationalparks mit sich brachte, telegraphisch belegt waren. Aber auf der Rückreise von San Francisco bis Chicago bedurfte es, ausser zahlreichen Telegrammen, die übrigens wenig nützen, noch grosser Rührigkeit und Vorsicht, um stets die Schlafplätze zu erhalten, zumal da an den kleineren und mittleren Stationen die Schlafkarten erst verkauft werden, wenn der Zug eingetroffen ist. Denn die Gesellschaft will sich dem Einzelnen gegenüber nicht binden, und halbleere Wagen für das mögliche Bedürfniss der Reisenden mitrollen zu lassen, widerstrebt dem amerikanischen Geschäftsgeiste.

In Europa kann man schlimmsten Falles auch so die Reise fortsetzen; in Amerika vermag nur ein Hurone die Nacht in dem gewöhnlichen Wagen zuzubringen. Einmal musste ich in Denver, aus Mangel an Schlafplätzen, mit einer amerikanischen Partei von 4 Personen über Nacht liegen bleiben. In Südcalifornien hörte ich, ohne es zum Glück selber zu erleben, dass die Gesellschaft plötzlich ohne vorhergehende Ankündigung, wegen der mit der Jahreszeit abnehmenden Zahl der Reisenden, die täglich versprochenen Schlafwagen nur zweimal in der Woche rollen liess, so dass eine Partei in einem elenden Neste zu Nacht bleiben und noch dazu um 3 Uhr früh schon wieder auf dem Bahnhof erscheinen musste!

Ein nothwendiges Glied des Ueberlandzuges ist der

Speisewagen, der allerdings ja auch in Deutschland eingeführt ist. Aber hier zur Zeitersparniss, dort eher wegen Mangelhaftigkeit der Haltestellen. Da die Station wenig oder gar nichts bietet, — der Auswanderer kann allerdings hier und da Kaffee oder ein einfaches Gericht für billigen Preis erhalten, — so muss im Zuge alles geboten werden. Und es wird Einem auch geboten, anders als ich es etwa in Sicilien oder Bulgarien erlebte, wo weder im Zuge noch auf dem Bahnhof etwas zu haben war, und der Reisende, welcher sich nicht vorgesehen, in üble Lagen kommen kann. Auf der ungeheuren Strecke von New York über Chicago und St. Paul bis Tacoma (3274 Meilen, 6½ Tage) braucht der Reisende, wenn er will, gar nicht auszusteigen: er findet alle Mahlzeiten im Zuge.[1] Der amerikanische Geschäftsbetrieb ist auch bei dieser Gelegenheit von grossartiger Einfachheit. Es giebt drei Mahlzeiten, Morgens, Mittags, Abends. (*Breakfast*, *Lunch*, *Dinner*.) Jede Mahlzeit kostet dasselbe,[2] jede — enthält dasselbe. Ich habe auch wirklich auf der ganzen Ueberlandsfahrt dreimal täglich so ziemlich dasselbe zu mir genommen, nämlich Rindfleisch, Hammelrippchen mit Kartoffeln und Thee, zur abendlichen Hauptmahlzeit eine Suppe, da ich das Erstgericht der Amerikaner, ein riesiges Stück Wassermelone, nur selten und misstrauisch genoss und auch zu den Gemüsen und Beilagen wenig Zutrauen gewinnen konnte. Eines schien mir sehr merkwürdig, dass das Rindfleisch an Zähigkeit nichts zu wünschen übrig liess, während man von dem schönen Speisewagen aus auf den weiten Prairien das prachtvollste Vieh weiden sah. Dazu hatte ich in den Vereinigten Staaten nicht das Glück, ein

[1] Die anderen Pacificbahnen haben Speisestationen; auf der Rückfahrt von San Francisco nach Chicago kam erst diesseits des Missouri wieder die Ordnung und der — Speisewagen.

[2] Im östlichen Drittel 1 Dollar, weiterhin 3/4 Dollar.



wirklich schneidendes Tischmesser anzutreffen: es ist immer versilbert, hat aber stets seinen Beruf verfehlt. Endlich haben die schwarzen Aufwärter die unbesiegbare Angewohnheit, stets die ganze Mahlzeit auf einmal aufzutischen, so dass man nur die Wahl hat, schnell oder kalt zu essen. Ausgesöhnt wurde ich mit meinem Schicksal durch den Umstand, dass auf der ganzen nördlichen Fahrt ein trinkbares Fläschchen Milwaukeebier oder Pilsener, laut Aufschrift aus böhmischer Gerste und Saatzer Hopfen hergestellt — von vortrefflichen Landsleuten, für den bürgerlichen Preis von $^1/_4$ Dollar verabfolgt wurde. Dies wurde freilich anders im Felsengebirge, in der Sierra Nevada und als ich auf der Rückreise die Burg der Enthaltsamen, hier Prohibitionisten genannt, nämlich den Staat Kansas streifte. Eine gute Cigarre ist übrigens auch im Speisewagen (für 15—25 Cts.) zu haben, wenn man sich nicht vorsichtiger Weise in den grossen Städten versorgt hat. Somit kann man seine Ausgaben bei Heller und Pfennig vorausberechnen. Wer seine Fahrkarte bezahlt hat, braucht 4 Dollars täglich für die Wohnung in dem Dampfhotel und 3 Dollars für Speisen; wer deutschen Lieblingsgewohnheiten des Trinkens und Rauchens in mässiger Weise huldigt, braucht 1 Dollar mehr.

Die Versorgung der Speisewagen ist eine ganz vorzügliche; an der betreffenden Haltestelle wird der riesige Eisbehälter unter dem Wagen eröffnet und mit ungeheuren Vorräthen vollgestopft. Frisches Eis und Wasser wird in alle Wagen, auch die gewöhnlichen, hineingethan. Denn der Amerikaner kann nicht leben, wenn er nicht in jedem Augenblick Gelegenheit hat, ein Glas Eiswasser zu nehmen und — seinen Magen zu verderben.

Wer aber glaubt, in dem so bequem eingerichteten Speisewagen Abends, wenn nichts mehr draussen zu sehen ist, gemüthlich ein Stündchen verkneipen zu können, der

würde sich gründlich verrechnen. Auf so unsichere Geschäfte lässt sich der amerikanische Unternehmer nicht ein. Er kennt genau, da der Zug stets voll ist, die Zahl der Reisenden; wegen Sparsamkeit oder Krankheit wird selten eine Mahlzeit übersprungen, zumal draussen nichts zu haben ist; folglich weiss er, was er gebraucht und was er einnimmt. Er weiss aber nicht, wie viele gemüthliche Deutsche unter den allen Nebenausgaben abholden und noch dazu mit privater Whiskyflasche wohl versehenen Yankees sich befinden werden, und richtet darum schleunigst, sowie das Abendessen beendigt ist, den Speisewagen ein — zum Schlafraum für die Schaar der schwarzen und schwärzlichen Aufwärter.

Obwohl im Grossen und Ganzen das Eisenbahnleben auf der langen Strecke von New York bis Tacoma recht gleichförmig ist, so zeichnet sich doch das erste Drittel von New York nach Chicago vortheilhaft aus, wenn man den Schnellzug (*Limited Express*) benutzt; denn dann fährt man mit der in Europa üblichen Schnellzugsgeschwindigkeit und hat das Vergnügen, die Bekanntschaft der Flurwagen (*Vestibulum Cars*) zu machen. Die Plattformen zwischen je 2 Wagen sind mit Verdeck und mit fenstergeschmückten Seitenwänden versehen. Das bewegliche Zwischenstück zwischen je 2 Wagen ist eine Art von ungeheurer Ziehharmonika aus Leder. Wir können also auf verdecktem und gesichertem Gange den ganzen Zug durchschreiten; das ist Abends und bei schlechtem Wetter ganz angenehm; man braucht hier auch die Damen nicht vom Abendessen an der Hand — heimzugeleiten. Natürlich ist diese Erfindung patentirt, wie alles in Amerika. Mir gefällt es nicht sonderlich, da ich Stand und Ausblick auf der freien Plattform vorziehe. Aber Einrichtung und Bedienung dieser Palastwagen — der unsere führte den Namen unseres Landsmannes von Steuben, der ja so ruhmreich mit dem Unabhängigkeits-

kampfe verknüpft ist, — sind in der That ganz grossartig. Hinter dem Speisewagen war noch ein besonderer luxuriöser Rauchwagen angebracht, mit den bekannten Drehsesseln und einer hübschen Bibliothek, die allerdings wenig benutzt wurde. Sogar ein Frisirsalon war im Zuge, wo ich für $^1/_2$ Dollar mein widerspenstiges Haupthaar bändigen liess. So fein blieb der Zug allerdings nicht westwärts vom Missouri; vollends nicht auf den älteren Pacificbahnen.

Von den gewöhnlichen Eisenbahnwagen, welche die sogenannte erste und einzige Classe bilden, bin ich nicht so entzückt wie manche begeisterte Amerikaschwärmer. Sie haben zwar auch den mittleren Durchgang,[1] Heizung, Eiswasserapparat, Waschzimmerchen und sonstige Bequemlichkeit; aber die Sitzlehnen sind zu niedrig und die Ueberfüllung meist zu arg. Wer hinein will, geht hinein. Hat er keine Fahrkarte, so zahlt er drinnen an den Beamten, allerdings eine Kleinigkeit mehr. Wagenüberfluss habe ich nirgends beobachtet, oft aber das Gegentheil. Mir war es unbehaglich, auch nur 2—4 Zeitstunden bei Tage, z. B. von Ogdon nach Saltlake City oder von Colorado Springs nach Denver, in diesen Wagen zuzubringen. Dazu kommt man gar nicht zur Ruhe wegen des steten Hin- und Herlaufens von Verkäufern und Aufsichtsbeamten; die letzteren stecken dem mit Durchfahrkarte versehenen Reisenden eine kleine durchlochte Marke an den Hut.

Von Eleganz ist hier schon keine Rede mehr. Geht man aber vollends in die entsprechende Raucherabtheilung, welche öfters in der hinteren Hälfte des Gepäckwagens angebracht ist; so vermisst man sogar die Sauberkeit.

---

[1] Das Brandunglück in Wannsee bei Berlin (1887) wurde dadurch so verhängnissvoll, dass (bei amerikanischer Wagenconstruction) die Metallstäbe vor den Fenstern nicht entfernt werden konnten. In Amerika fand ich die Metallstäbe mit einem Charniergelenk versehen, d. h. von innen her leicht hochzuschlagen.



Die grösste Annehmlichkeit für den Reisenden besteht in der Freiheit, ungehindert durch den ganzen Zug zu wandern und da Platz zu suchen, wo uns in Europa, wenigstens vielfach, der Schaffner fortweisen oder in Strafe nehmen würde. Von Fahrten auf dem Kuhfänger habe ich manches gelesen, aber selber nichts gesehen. Aber die ungeschützten Plattformen über der Verkuppelung der Wagen wimmeln von Menschen. Sie dienen zur Verbindung der Wagen und müssen beim Wege zum Speisewagen und zurück benutzt werden; sie dienen auf dem Haltepunkte zum Auf- und Abstieg. Zwar ist auch in Amerika allenthalben angeschrieben, dass es verboten ist, auf der Plattform ausserhalb des Wagens zu stehen. Doch ist dies nur ein Geschäftskniff der Gesellschaften, um im Falle einer Verunglückung keine oder nur eine geringe Entschädigung zu zahlen; geradeso, wie ich in einem Localzug zwischen Minnesota und Minnetonka las, dass die Reisenden den Zug vorn nach rechts und hinten nach links zu verlassen haben. Aber Niemand kümmert sich um solche Verbote. Ich habe auch nicht gesehen oder gehört, dass durch das Stehen auf der Plattform Unglück geschehen sei. Viele Tage habe ich selber auf der Plattform des letzten Wagens zugebracht und, wohlverhüllt in den unumgänglichen Staubmantel, Ausschau gehalten über Prairie und Wüste, über Wald und Feld; bald stehend, bald seitlich auf der Treppe sitzend; oder, indem ich die kleine Schlusskette zwischen den Bremsstangen, das theoretische Ende des Zuges, fasste und meine Beine auf den Bahnkörper herunterhängen liess. Ein Reisegefährte sass stundenlang auf der Bremse. Oft war grosses Gedränge auf der kleinen Plattform, die nicht viel grösser ist, als der sogenannte Perron unserer Pferdebahnwagen. In besonders schöner Gegend, z. B. in der Royal Gorge auf der Denver-Riogrande-Bahn, brachte der Schwarze uns Klappstühle heraus. Dieser

stete Aufenthalt im Freien wirkt erfrischend. Die Ueberlandfahrt wird ähnlich einer Meeresreise; nur der Staub entscheidet zu Ungunsten der ersteren.

Aussichtswagen, aber von der einfachsten Art, d. h. offene Kohlenwagen mit Holzbänken, wurden auf der malerischen Strecke der schmalspurigen Denver-Riogrande-Bahn angehängt. Das Abhängen erfolgte übrigens so plötzlich, dass einige zögernde Herren in den Zug hinüberspringen mussten. Das Rangiren von Zügen war meist langwierig und unbequem. Beim An- und Abfahren hat man aufzupassen. Eigentliche Bahnhöfe sind selten; meist sind es Plätze unter freiem Himmel neben den Gebäuden. Wenn ein Zug auf dem ersten Schienenstrange steht und ein anderer auf dem zweiten ankommt; so öffnet sich der erste, um die Ankömmlinge des zweiten durchzulassen, und geht gleich wieder zusammen. Das kommt ja auch bei uns vor. Aber ich habe es sogar in einer Stadt von 800 000 Einwohnern, nämlich in Chicago, gesehen und noch dazu Abends bei schlechter Beleuchtung. Dass hierbei gelegentlich, trotz grosser Umsicht, ein Mensch zerquetscht wird, ist unvermeidlich; die amerikanischen Zeitungen wissen davon zu melden. Von Unter- oder Ueberführung habe ich, ausser bei der New Yorker Hochbahn, nichts beobachtet. Ein solcher Bahnhof, wie der von Hannover, um von unseren eigenen zu schweigen, ist mir in Amerika nicht zu Gesicht gekommen. Uebrigens ist das amerikanische Publikum recht leichtsinnig. Mütter gehen mit den Kindern über eine Eisenbahnkreuzung wie über einen gewöhnlichen Weg. Im Westen wird der Schienenweg von den Wanderern (*Tramps*) als Landstrasse benutzt. Steht irgendwo der Zug, so geht Jedermann über die Plattform nach der anderen Seite hinüber, als ob das eine gewöhnliche Strasse wäre; selbst die Hunde sind gewohnt, darunter fortzukriechen, da sie nicht daran gehindert werden.

Allerdings fängt man jetzt auch in den Vereinigten Staaten an, mit grosser Rührigkeit für Schutzmassregeln einzutreten, namentlich in den grossen Städten, die denn doch eine andere Behandlung verlangen als die offene Prairie, da in ihrem Weichbilde so manch' vermeidbarer Unfall sich ereignet. Sauste doch unser Zug Nachts durch die ungesperrten Strassen der belebten Stadt Buffalo!

Vor mir liegt das Chicago-Journal vom 16. September 1887, worin es heisst: Die fürchterliche Abschlachtung von Männern, Frauen und Kindern, welche bei den Strassenübergängen der Eisenbahn in dieser Stadt regelmässig vorkommt, erfordert ein rasches Eingreifen seitens der Behörden, welche die Eisenbahngesellschaften wohl zwingen können, Menschenleben mehr als bisher zu achten ... So schrecklich der gegenwärtige Verlust von Menschenleben ist, so wagen wir doch kaum zu hoffen, dass rasch eine Besserung eintreten werde ... Das einzige Mittel besteht in der Errichtung von Ueberführungen (*Viaducts*) und in der Erziehung des Volkes, dass das Kreuzen der Bahnen gefährlich ist ...

Die zweite Hauptquelle der Gefahr, ausser den ungeschützten Uebergängen, bilden in Amerika die hölzernen Bahnbrücken. Auch eiserne und steinerne können einstürzen und sind eingestürzt, auch in Europa; aber das geschieht selten. Hölzerne können einstürzen und brennen; letzteres geschieht nicht so selten. Die gefüllten Wassertonnen, welche auf den Holzbrücken stehen, geben keinen Schutz; die Ueberwachung ist ungenügend; der heranbrausende Zug kann meist nicht mehr angehalten werden. Während meiner Reise kamen drei derartige Unfälle vor; ein grosser in Illinois, wobei 150 Menschen das Leben verloren und der Verdacht räuberischer Brandstiftung in den Zeitungen ausgesprochen, allerdings vom Richter zurückgewiesen wurde; ein kleinerer

mit sechs Todesfällen; ein dritter, bei welchem es einer braven Negerin gelang, mit ihrer Schürze noch ein rechtzeitiges Haltezeichen zu geben und den Zug zu retten.[1]

Nun erhebt sich die ebenso wichtige wie schwierige Frage: Ist es weniger sicher, auf amerikanischen Eisenbahnen zu fahren als auf europäischen, insbesondere auf deutschen? Grosse Unfälle sind ja auch in Europa und zwar noch in letzter Zeit betrübend oft vorgekommen: 1880 sind in Schottland durch das Zusammenbrechen der Taybrücke 200 Personen ertrunken; 1882 zu Hugstetten in Baden durch Entgleisung 62 Personen getödtet; 1883 zu Steglitz bei Berlin beim Ueberschreiten eines Bahngeleises 39 Personen zermalmt worden. Ueberhaupt wurden, wenn wir die grösseren Eisenbahnunglücksfälle von 1842—1883 zusammenrechnen, 536 Personen in Europa, 597 in Amerika getödtet. Aber das giebt noch keine richtige Anschauung. Für das Deutsche Reich betrug im Betriebsjahr 1884/85 die Zahl der durch die Eisenbahn beförderten Personen 272 570 488 Personen, der dabei getödteten 507 Personen, ausschliesslich der Selbstmörder; für das Betriebsjahr 1885/86 war das Verhältniss der getödteten zu den beförderten 503 : 275 440 945. Das bedeutet, von 500 000 beförderten Personen wurde eine getödtet, und lehrt, wie unbegründet die ursprünglichen Befürchtungen über die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes gewesen; denn der einzelne müsste 500 000 Fahrten oder eine tägliche Fahrt 1400 Jahre lang machen, ehe er die Wahrscheinlichkeit fände, vom Schicksal ereilt zu werden. Aber die Vergleichszahlen für England und die Vereinigten Staaten zu beschaffen, ist mir nicht gelungen, obwohl ich viele Bücher nachgeschlagen, viele Gelehrte befragt und mich schliesslich an die Behörden gewendet habe; die königliche

[1] Vgl. *the daily ledger*, Tacoma, vom 28. August 1887. *Her apron as a flag. How old aunt Amanda saved a train in Indiana.*

Eisenbahndirection zu Berlin schrieb mir in liebenswürdigster Weise am 13. Februar 1888, dass auch sie ausser Stande wäre, mir die gewünschte Auskunft zu geben. Die Engländer geben nur die Zahl derjenigen Reisenden, die getödtet wurden durch Ursachen, die ausserhalb ihrer Macht belegen waren;[1] in dieser Beschränkung liegt eine Willkürlichkeit und Fehlerquelle: die ungünstigste Zahl ist für das Jahr 1874, nämlich 86 zu 477 Millionen oder 1 zu 5 556 000. Für Amerika[2] konnte ich nur erfahren, dass 1880 138 Millionen befördert und 363 getödtet wurden; das giebt das Verhältniss von 1 : 400 000, weicht also nicht so sehr erheblich von dem unsrigen ab. Ueber den Grad der Zuverlässigkeit dieser Zahlen konnte ich nichts ermitteln; ich möchte ihn nicht sehr hoch veranschlagen und muss die Lösung dieser Fragen Berufeneren überlassen, die gewiss auch noch die zurückgelegten Strecken und die verbrauchten Zeiten berücksichtigen werden.

Drei Punkte müssen schliesslich noch erledigt werden: die Kosten, die Geschwindigkeit, die Gepäckbeförderung. Bei der Berechnung der Fahrpreise muss man die höheren Allgemein-Preise Amerikas einerseits, andererseits die billigeren Herstellungskosten der amerikanischen Eisenbahnen berücksichtigen. Seltsamer Weise sind doch die Fahrpreise nicht so sehr von den unsrigen verschieden. Es kostet für die erste Classe in Deutschland der Kilometer 8 Pf., für Schnellzüge 9—10 Pf.[3] Es kostet im Staate New York die Meile (zu 1,6 km) 2 Cts. = 10 Pf. Der Schnellzug von New York

[1] *Passengers killed from causes beyond their own control. (General Report to the board of trades upon the R. R. Accidents*, London 1885, p. 3.)

[2] *Report on the agencies of transportation in the U. S.* Washington 1883, p. 280.

[3] Die Wohlthat der billigen Beförderung ärmerer Personen, zu 2 Pf. für den Kilometer in der vierten Classe, ist in Amerika unbekannt und zur Zeit unmöglich.

nach Chicago (912 Meilen = 1459 km) kostet 25 Dollars, also 14,6 Pf. für den Kilometer. Durch Eisenbahn-Kriege wurde zeitweise der Preis auf $^1/_5$, d. h. auf 5 Dollars herabgesetzt. In neuester Zeit sind diese Tarifkriege gesetzlich beschränkt. Seit 25 Jahren haben sich die Gesellschaften concentrirt; statt der Hunderte von früher sind jetzt etwa 20, welche $^9/_{10}$ der gesammten Schienenwege beherrschen und von 3000 bis 8000 englische Meilen umfassen. Hierbei kam es von selber zur Herabsetzung der Preise. Aber die Willkür der Eisenbahnkönige führte zu einer Volksbewegung, die auf gesetzliche Ordnung der Fahrpreise hinzielte, und schliesslich wurde 1887 ein Gesetz in Betreff des Handels zwischen den einzelnen Staaten der Union (*Interstate commercial bill*) angenommen, wonach jede ungerechte und unbillige Gebühr verboten und Veröffentlichung der Tarife verlangt wird.

Hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit begegnet man in den Büchern den allergrössten Widersprüchen. In einem Buche vom Jahre 1884 heisst es: „Die Fahrgeschwindigkeit in den Vereinigten Staaten ist eine ganz enorme.“ Sollte hier nicht die Erinnerung an die überhitzten Kessel der Mississippi-Dampfer aus älteren Romanen mitwirken? Ganz entgegengesetzt heisst es in einem neueren Prachtwerke: „Zur Zeit erreicht kein regelmässiger Zug in den Vereinigten Staaten auch nur annähernd die Schnelligkeit wie in Deutschland der Zug von Berlin nach Cöln.“

Wir wollen die erfahrungsmässigen Zahlen sprechen lassen und mit Europa beginnen.

Bei uns sind für längere Strecken die grössten Geschwindigkeiten:

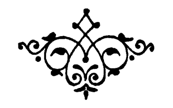
London-Edinburgh,	66	km in der Stunde,
Paris-Bordeaux,	61,6	„ „ „ „
Berlin-Cöln,	58,8	„ „ „ „

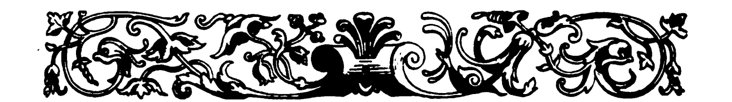
Für Theilstrecken Stendal-Lehrte, 77,1 km. (Ueber 75 km in der Stunde ist im Allgemeinen nicht erlaubt.)

In Amerika fährt der Limited Expresszug New York-Chicago 60,8 km in der Stunde, also ebenso schnell wie die guten Schnellzüge in Europa. Aber die grossen Ueberlandzüge östlich vom Mississippi, wiewohl sie als Expresszüge bezeichnet werden, fahren ziemlich langsam; sie legen etwa 500 Meilen in 24 Stunden zurück, d. h. 21 Meilen oder 33,6 km in der Stunde; das ist nicht viel mehr als ein guter Schnelldampfer leistet, nämlich 400 Seemeilen in 24 Stunden.

Reisegepäck wird auf amerikanischen Eisenbahnen kostenfrei befördert. Zur Sicherheit erhält man nicht, wie bei uns, einen Gepäckschein, sondern eine Blechmarke (Check). Durch eine der Handhaben des Koffers wird ein etwa 25 cm langer, mit einem Schlitze versehener Lederriemen durchgezogen, an dessen unterem Ende eine aus Messing gefertigte, mit dem Namen der Eisenbahngesellschaft, der Bahnlinie, dem Bestimmungsorte und einer bestimmten (meist sehr hohen) Nummer versehene Blechmarke befestigt ist. Die identische Blechmarke, die vorher an jenem Lederriemen hing, erhält der Reisende und hat sie am Bestimmungsorte vorzuzeigen, um sein Gepäck wieder zu bekommen. Das Verfahren ist einfach und arbeitet sehr sicher. — Ehe man in die Station einfährt, kommt ein Beamter der Transportgesellschaft, kenntlich durch ein Mützenschild, in den Wagen, lässt sich die Marke einhändigen, Hôtel oder Wohnhaus nennen und giebt dem Reisenden zur Sicherheit eine Marke seiner Gesellschaft. Man zahlt $^1/_4$—$^1/_2$ Dollar für den Koffer, der sicher eintrifft, in grossen Städten allerdings erst nach einigen Stunden (nicht etwa, wie es in einem Buche heisst, früher als der Reisende), und kann den billigen Omnibus oder Pferdebahnwagen besteigen. Droschken sind in Amerika theuer oder

gar nicht zu haben. Die herumlungernden Facchini Italiens oder unsere geduldigen Dienstmänner und Gepäckträger wird man in den Vereinigten Staaten vergeblich suchen. Solche Geschäfte erscheinen dem amerikanischen Bürger zu unsicher und nicht würdig genug. Seine Handtasche trägt jeder Reisende in eigener Hand und findet nichts dabei.





I. (XIV.) Tag, Montag, den 15. August.

Von New York nach Chicago.

Der Reisende, welcher Vormittags 9 Uhr das ebenso grossartige wie geräuschvolle Hafenbecken von New York verlässt, wird durch einen der besten und schnellsten Eisenbahnzüge binnen 24 Stunden durch die 912 amerikanische Meilen betragende Strecke nach Chicago, der Königin des Westens, befördert. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 38 amerikanische Meilen oder 60 km in der Stunde.[1]

Das neuenglische Gebiet des Staates New Jersey (mit $1^1/_4$ Millionen Einwohner auf 20000 qkm), welches wir zunächst durcheilen, unterscheidet sich nicht wesentlich von mitteleuropäischen Landstrichen. Jenseits Philadelphia, der ebenso bedeutenden wie langweiligen Stadt Penn's, folgt für 100 Meilen eine herrlich angebaute Gegend, das gelobte Land der Sectirer, besonders Mennoniten.

[1] Die Pennsylvaniabahn von New York bis Pittsburg ist 444 Meilen lang, doppelgeleisig, mit Signalblocks und 1000' langen Wassergräben (Tanks) zwischen den Schienen, und nur mit massiven Brücken versehen. Von 6 Millionen Reisenden im Jahre 1874 wurde angeblich nur ein einziger getödtet. Die Gesammtlänge der von der Gesellschaft betriebenen Bahnen misst 6616 Meilen (d. h. die Entfernung von London nach San Francisco); ihr Werth beträgt eine Milliarde Mark.

Die politische Hauptstadt von Pennsylvanien (mit $4^1/_4$ Millionen auf 117 000 qkm) ist Harrisburg am Susquehannah, mit 30 000 Einwohnern, ausgedehnter Eisen- und Baumwollenindustrie und dem auf beherrschender Anhöhe gelegenen Regierungsgebäude, das in Amerika durchgehends Capitol genannt wird und eine meistens nicht sehr schöne Kuppel trägt. Ihr Gründer Harris war schon (um 1785) von Indianern an einen Baum gebunden; die Martern sollten eben beginnen, als er mit dramatischer Sicherheit von einer befreundeten Indianerbande gerettet wurde — geradeso, wie in der Reise um die Welt in 80 Tagen. Der Zug kreuzt den Susquehannahfluss auf einer 3070′ langen Brücke mit schöner Aussicht auf die hohen Berge und die fruchtbaren Landsitze am Ufer, gelangt nach Aqueduct, wo der Pennsylvania-Schifffahrtscanal den hierselbst in den Susquehannah fliessenden Juniata auf hölzernem Bette überschreitet, erreicht das Gebirge und verfolgt für 100 Meilen westwärts das schöne Thal des Juniata, mit engen Schluchten (*Lewiston Narrows*), jäh aus dem Fluss emporsteigenden Bergen und düsteren Tannenwäldern. Das ist die klassische Gegend, wo im vorigen Jahrhundert zwischen Indianern und europäischen Ansiedlern die erbitterten Kämpfe stattgefunden haben, welche noch heute das kriegerische Herz des deutschen Knaben entzücken. Der Bezirk von Lewiston war der Schauplatz des Indianerhäuptlings TOGAN, der viele Jahre hindurch ein treuer Freund der Ansiedler gewesen, bis 1774 seine ganze Familie von einer Bande weisser Schurken ermordet wurde, wofür er die bitterste Rache nahm bis zu seinem Tode. Nicht weit hinter Lewiston folgt Jack's Narrows, eine wilde Schlucht mit ganz kahlen Bergabhängen, die ihren Namen von dem alten Jäger und Indianertödter JACK ANDERSON führt. Bei Altoona (1000′ hoch, 2000 Einwohner, Sitz der grossartigen Eisenbahnwerkstätten, welche

binnen wenigen Jahren das unansehnliche Dorf zu einer blühenden Stadt umgewandelt haben,) erreichen wir die Hauptkette der Alleghanygebirge, welche von hier bis Conemaught 40 Meilen breit ist; unmittelbar nach Altoona beginnt der Zug zu steigen (90′ in der Meile). Es folgt ein Stückchen Gebirgsbahn, auf welches manche Amerikaner recht stolz sind, namentlich wenn sie Semmering, Brenner und St. Gotthardt nicht gesehen. Sehr berühmt ist die Hufeisenkrümmung (*Horseshoe bend*), deren beide Seiten parallel sind: wenn 2 Züge in derselben Richtung auf einander folgen, sieht es täuschend so aus, als ob sie gegen einander losstürmen. Auf dem Gipfel des Gebirges geht der Zug durch den Alleghanytunnel, der 2160′ über dem Meeresspiegel liegt und 3612′ lang ist. Die Alleghanies sind ja nicht sehr hoch, wiewohl sie sich von Georgia bis New York, d. h. über 1000 Meilen, in parallelen Bergketten hinziehen; aber mit dem Harz, wie manche Reisende wollen, sind sie doch nicht zu vergleichen. Sie bilden die Wasserscheide zwischen dem Atlantischen Ocean an der Ostküste der Vereinigten Staaten und zwischen dem Gebiete des Mississippi, also dem Golf von Mexico. Cresson (2000′ hoch, 15 Meilen von Altoona) ist ein beliebter Sommercurort mit Eisenquellen. Der Abstieg vom Gebirge führt schnell herab zu Pittsburg, das am Zusammenflusse des Alleghany und Monangela zum Ohiostrom, dem östlichen Hauptnebenflusse des Mississippi, gelegen ist. Diese wegen ihrer unerschöpflichen Kohlen- und Eisenminen, Steinölreinigung und Glasfabrikation hochberühmte Stadt, die schon 1765 angelegt ist und mit der Schwesterstadt Alleghany $^1/_4$ Million Seelen zählt, soll zwar die schmutzigste der Welt sein; uns aber zeigte sie in der abendlichen Dunkelheit ein zauberhaftes Bild durch glühende Hochöfen, die schon im Walde begannen, durch elektrische Beleuchtung

und brennende Fackeln von natürlichem Gas: die kurzen und breiten Röhren ragten nur wenig aus dem Boden empor und zeigten mit der in Amerika üblichen Stoffverschwendung eine offene, mächtig emporlodernde Flamme.

Der Zug hält auch hier nur wenige Minuten. Die Zahl der Haltestellen ist gering, der Aufenthalt kurz bemessen. Natürlich, wenn der Eisenbahnzug alles, was der Reisende braucht, bei sich hat; verliert die Haltestelle an Bedeutung. Nachts sausen wir durch den Staat Ohio (mit $3^1/_4$ Millionen Einwohnern auf 106 000 qkm); Morgens durch Indiana (mit 2 Millionen auf 94 000 qkm) und erreichen Vormittags im Staate Illinois (mit 3 Millionen auf 146 000 qkm) die Stadt Chicago, welche dicht an der Grenze desselben und am Südwestufer des Michigansees gelegen ist.

II. Tag, Dienstag, den 16. August.

Chicago.

Eine Woche in Chicago, heisst der Titel des neuesten und vollständigsten Führers durch die Stadt. Ein Tag genügt, um alle Sehenswürdigkeiten zu betrachten, sagt von Hellwald, der wohl nie dort gewesen. Ich habe zwei genuss- und eindrucksreiche Tage (einen auf der Hin-, einen auf der Rückfahrt) bei der Königin des Westens zugebracht.

Das Geheimniss des fast beispiellosen und selbst in Amerika als phänomenal bezeichneten Wachsthums von Chicago liegt darin, dass es trotz des schlechtesten Platzes die beste Lage hat.

Allerdings, wer die Ruinen alter Colonialstädte, des ragenden Acragas und des meerumspülten felsigen Syracus in Sicilien, der ehemaligen Kornkammer für die griechisch-

römische Welt des klassischen Alterthums, gesehen; und damit den in der ebenen Prairie belegenen, elenden Sumpf an der Südwestecke des Michigansees beim Ausflusse des kleinen Checagouflusses vergleicht: muss den griechischen Städtegründern bedingungslos die Palme reichen.

Je mehr und je rascher der 1837 bei einer Einwohnerzahl von 4000 Seelen mit Städterecht begabte Platz Chicago anwuchs, um so mehr musste er das flache Seeufer versumpfen und das Wasser verunreinigen durch seine eigenen Lebensäusserungen; um so fühlbarer musste auch der Mangel an gutem Trinkwasser werden. Chicago hatte bereits 100 000 Einwohner, als es auf einmal im Jahre 1860 merkte, die Stadt müsse, um weiter leben zu können, jedenfalls um $1^1/_4$—3 m emporgehoben werden, und, nachdem die Nothwendigkeit erkannt worden, auch sofort die Ueberzeugung in die That umsetzte.

Wie staunten wir in Berlin, als 1878 auf unserem Kreuzberg die 20 m hohe gothische Spitzsäule aus Gusseisen um 8 m gehoben ward! In Chicago hat man Häusermassen von nahezu 100 m Länge, 20 m Höhe, 30 m Breite gleichzeitig binnen 5 Tagen mit Hilfe von 6000 Schrauben und 600 Arbeitern um $1^1/_2$ m gehoben, ohne dass ein Geschäft darin unter- oder eine Spiegelscheibe zerbrochen wurde; und hat dadurch den Anstoss zu einer Beweglichkeit der Häuser gegeben, wie wir sie in der alten Welt noch nicht kennen gelernt haben.

Chicago besass im Jahre 1864 bereits 170 000 Einwohner, als man zu der Ueberzeugung gelangte, dass ohne gutes Trinkwasser nicht weiter zu leben sei, und sich entschloss, ein Ingenieurwerk auszuführen, wie wir es auch in der alten Welt noch nicht besitzen, aber z. B. in umgekehrter Stromesrichtung den Anwohnern von St. Lucia in Neapel dringend empfehlen könnten: durch einen unterhalb des

Bodens vom Michigansee $3^1/_2$ Meilen weit getriebenen Schacht hat man sich die krystallhelle Fluth des vom städtischen Leben unberührten Süssseewassers herbeigeholt, um sie durch mächtige Dampfmaschinen auf die hohen Wasserthürme emporzuheben und von hier durch die Stadt zu vertheilen.

Chicago brannte im Jahre 1871 vollständig nieder: 17 000 Häuser[1] wurden zerstört, 200 Menschen kamen ums Leben, 190 Millionen Dollars waren verloren. Nur der vierte Theil war durch Versicherung gedeckt; doch erfolgte Bankbruch mehrerer Versicherungsgesellschaften. Amerika und Europa spendeten grossartige Hilfe. Der Handel stockte kaum einen Augenblick. Sowie die rauchenden Trümmer eine Annäherung gestatteten, legte jeder ohne Ausnahme Hand an, um die Stadt an der alten Stelle, aber feuersicherer, grossartiger und prächtiger wieder aufzubauen, und zwar mit einer Schnelligkeit und Thatkraft, gegen welche der berühmte Bau der Mauern von Syracus völlig verschwindet. Denn vom 15. April 1872 bis zum 1. December desselben Jahres, als die Stadt 397 000 Einwohner zählte, wurde an 200 Werktagen, jeder zu 8 Stunden gerechnet, in jeder einzelnen Stunde durchschnittlich ein Haus von 25 Fuss Front und 4—6 Stockwerk Höhe aus Ziegeln, Quadern oder Eisenconstruction fertig gestellt. So lieb war den Einwohnern dieser sumpfige Platz geworden, welcher sich zur mächtigsten Handelsstadt inmitten des amerikanischen Festlandes entwickelt hatte.

Allerdings muss die Lage der Stadt als beispiellos günstig bezeichnet werden. Das heutige Chicago, das gegen 800 000 Einwohner zählt, ist Centralpunkt für 23 000 amerikanische Meilen von Eisenbahnen und besitzt in 7 Sta-

[1] Die eigentlichen Wohnhäuser sind kleiner als die unsrigen. 1887 hatte Berlin fast 20 000 Häuser mit einem Feuerversicherungswerth von 2482 Millionen Mark.



tionen die Einmündung von nicht weniger als 27 verschiedenen Linien, welche den goldenen Weizen des Westens und ungezählte Viehhäupter aus den endlosen Prairien herbeischaffen, um dieselben und ihre Producte von diesem Stapelplatz aus wieder an die dichtbevölkerte Ostküste nach den neuenglischen Staaten sowie nach den ihrer bedürftigen Theilen Europas zu versenden. Chicagos unmittelbare Schiffsverbindung beherrscht die grossen Süsswasserseen und erreicht ohne umzuladen einerseits durch den (1848 vollendeten) Illinoiscanal den Mississippi, also New Orleans und den Golf von Mexico, andererseits durch den fast 600 km langen Eriecanal (von Buffalo am Eriesee nach Albany am Hudsonflusse) sowohl den Hafen von New York als auch durch eine Seitenverbindung den Lorenzstrom, und somit jedenfalls den Atlantischen Ocean und an der anderen Seite desselben das nach Getreide und Fleisch lechzende Liverpool. Der Hafen von Chicago ist künstlich angelegt und Schiffen von 600 Tonnen zugänglich. Chicago nimmt unter den Einfuhrhäfen der Vereinigten Staaten die fünfte Stelle ein; 12 000 Schiffe von 4 Millionen Tonnen liefen 1883 aus, darunter 284 von fast 100 000 Tonnen nach dem Auslande. Chicago gehört zu den ersten Welthandelsplätzen für Fleisch und Getreide. Während auf unserem Berliner Viehhof, der zu den grössten in Europa gehört, 1884 etwa 90 000 Rinder und 250 000 Schweine geschlachtet[1] worden sind, wurden 1885 in Chicago gegen 5 Millionen Schweine und über 1 Million Rinder geschlachtet und verpackt; dazu 135 Millionen Bushel, das sind 46 Millionen Hektoliter, Getreide verschifft. Der Handel Chicagos belief sich in dem genannten Jahre auf 1 Milliarde Dollars, der Bankumsatz schon 1882 auf 2370 Millionen Dollars.

---

[1] Eingeführt 147 000 Rinder, 431 000 Schweine; ausgeführt 42 000 Rinder, 90 000 Schweine.

Das Wachsthum Chicagos ist höchst merkwürdig und hat diesseits wie jenseits des Oceans Witz- und Spottreden veranlasst. Ein Bürger von Chicago wird befragt, wie hoch sich die Einwohnerzahl seiner Stadt belaufe. Er erwidert: Das könnte ich Ihnen nicht genau sagen; ich war ja 14 Tage verreist! Paul Lindau berichtet, dass Chicago am Abend des 30. August 1883, als er in den Bahnhof einfuhr, 450000 Einwohner zählte, die sich schon auf 480000 vermehrt hatten, als er ins Hôtel gelangte; und am Abend des folgenden Tages, als er die Stadt wieder verliess, zählte dieselbe nach der Bekräftigung eines zuverlässigen Bürgers bereits 600000 Bewohner.

Auch wir Berliner rühmen uns eines wenigstens in Europa fast beispiellosen Wachsthums der Einwohnerzahl. In den 25 Jahren, während deren ich die Ehre habe, Berliner Bürger zu sein, ist die Einwohnerzahl von 600000 auf eine Million viermalhunderttausend gestiegen. Aber vom Städtewachsthum gilt dasselbe wie vom Gehenlernen: der erste Schritt macht die grösste Mühe. Berlin hat das Stadtrecht seit 650, Chicago erst seit 50 Jahren.[1] Chicagos Gegend ist entdeckt 1634; bereist von französischen Trappern und von Jesuiten 1674; 1779 wohnte hier ein einziger civilisirter Mensch, — es war ein Neger; 1803 wurde Fort Dearborn von der Regierung der Vereinigten Staaten errichtet, aber 1812 von den Indianern genommen und geplündert; 1830 waren 100 Einwohner vorhanden, 1837 etwa 4000. Der erste Eisenbahndurchzug von der Ostküste kam 1852 an; und 1871 belegte die Stadt ihr gegenwärtiges

[1] Bevölkerung von

Chicago				Berlin			
1840	4 179	1870	306 605	1688	20 000	1871	826 000
1850	29 963	1880	491 516	1755	126 000	1880	1 122 000
1860	109 206	1887	782 644	1820	200 000	1885	1 266 000
				1849	400 000	1888	1 400 000

Gebiet von 35 englischen Quadratmeilen. Wenn aber der Verfasser eines Prachtwerkes über Amerika behauptet, dass dies Gebiet grösser als der Bodensee sei, so möchte ich ihn doch bitten nachzumessen. Wenn der Bodensee einmal gefriert, wie 1830 oder 1880, so sollen auf ihm die 1400 Millionen Menschen, die unsere Erde bewohnen, Platz finden. Seine Oberfläche beträgt 480 qkm, die von Chicago 80 qkm: das ist genau ein Sechstel jener Grösse und ein wenig mehr als Berlin hat.

Chicago heisst auch die Gartenstadt und besitzt wunderschöne Parkanlagen (an 1900 Acres) und sogenannte Boulevards (an 30 Meilen). Durch die grossartigen Gebäude für Handel und Gewerbe ist Chicago eine der typischsten Städte von Nordamerika.

Durch den Chicagofluss mit seinen beiden Armen wird die Stadt in 3 verschieden grosse Abschnitte getheilt, welche durch 33 Brücken mit einander verbunden sind. Darunter sind 20 eiserne Drehbrücken, die trotz ihrer Länge (bis zu 50 m) von 1—2 Mann mittelst Maschinen gedreht werden. Der von grossen Schiffen belebte Fluss verleiht der Stadt ein malerisches Aussehen. Wegen des häufigen Aufziehens der Brücken hat man unter dem Flusse einige Tunnel gegraben, welche dem Personen- und Wagenverkehr dienen. Chicago, welches zu meiner Schulzeit im Unterrichte der Länderkunde kaum erwähnt und erst seit der Zeit des Brandes in Europa bekannter geworden, ist jetzt eine der wichtigsten, schönsten und stolzesten Städte der Erde. — Wir nahmen einen Wagen und fuhren nach den in der südlichen Vorstadt belegenen Schlachthäusern.

Das Vieh- und Fleischgeschäft gehört zu den ältesten Gewerben von Chicago; es begann 1832 mit 200 Häuptern Vieh und hat sich zu einer mächtigen Höhe entwickelt. Eingeführt wurden 1885 gegen 7 Millionen Schweine, 2 Mil-

lionen Rinder, 58 000 Kälber, 1 Million Schafe, (dazu 19 000 Pferde,) im Gesammtwerthe von 176 Millionen Dollars; zur Ausfuhr gehörten 700 Millionen Pfund zerkleinertes Fleisch, 116 000 Packete von Rindfleisch, 393 000 Tonnen Schweinefleisch, 255 Millionen Pfund Speck. Der Centralviehhof (*Union stock yards*), welcher dies gewaltige Geschäft beherrscht, bedeckt 350 Acres (140 Hektaren) Land: in 3300 Hürden, von denen 1800 offen, 1500 bedeckt sind, können gleichzeitig 25 000 Rinder, 14 000 Schafe und 150 000 Schweine untergebracht werden. Der Viehhof enthält 20 Meilen Wege, 20 Meilen Wassertröge, 50 Meilen Futtertröge, 45 Meilen Wasser- und Abzugs-Röhren. Fünf artesische Brunnen, mit einer mittleren Tiefe von 1230′, liefern reichlichen Wasserzufluss. Dazu gehören 87 Meilen Bahngeleise, da alle grossen Linien Zufahrten zu diesem Hauptmarkte besitzen. Alle Schienenstränge sind bis an die Schlachthäuser heran voll von Eiswagen (*Refrigerator cars*), wie in Bayern für die Bierausfuhr. Chicago versorgt den ganzen Osten mit frischem Fleisch. Die Herstellungskosten des Viehhofes betrugen 4 Millionen Dollars.

Ein sehr belebtes Bild entfaltet sich auf dem Viehhof vor den Augen des Zuschauers: Kuhhirten aus dem Westen in ihrer malerischen Tracht, Viehbesitzer und Händler sprengen zu Pferde einher auf den schmalen Wegen, die zwischen den Hürden sich befinden.

Wir gehen in die Schlachthäuser. An der Eingangspforte ist ein kleiner Warteraum für einen Beamten der — Thierschutzgesellschaft; ein grosser Anschlag fordert dringend auf, jeden Fall von Thierquälerei hier sofort zur Anzeige zu bringen. Wir besuchen das Geschäft von Armour & Co., welches jährlich viermal so viel schlachtet, als der gesammte Berliner Viehhof, nämlich $^{5}/_{4}$ Millionen Schweine, $^{1}/_{3}$ Million Rinder, und jährlich für 170 Millionen Mark verkauft, 4 bis

5000 Mann beschäftigt und 70 Acres Landes einnimmt. Das Schlachten der Schweine ist praktisch (im Durchschnitt sind täglich gegen 4000 Schweine abzustechen!), gewährt aber keineswegs einen schönen Anblick.

Die Schweine befinden sich zu ganzen Rudeln dichtgedrängt in einem mittelst niedriger Bretterwand eingezäunten Verschlag des riesigen Raumes. Ein Mann ergreift jetzt ein Schwein an einer Hinterpfote und legt um diese eine Kette. Das Thier schreit fürchterlich, während es, den Kopf nach abwärts, von einer Maschine emporgezogen und über den Bretterzaun fort in den Hauptraum befördert wird. Hier wird ihm augenblicklich von einem zweiten Manne die Kehle durchgeschnitten. Während das Thier blutet und zappelt, wird es schon, auf schräger Bahn herabgleitend, in einen Brühkessel gebracht und gelangt sofort danach zwischen die Eisen einer Rasirmaschine. Im Handumdrehen ist es kahl geschoren; die letzten Reste der Borstenbüschel entfernen einige Männer, die neben der Gleitbahn stehen, mit scharfen Messern. Immer weiter gleitet das Thier herab, wird in einem Augenblick von sämmtlichen Eingeweiden befreit, dann in zwei Hälften zerhackt und weiter zertheilt. Es vergehen nur wenige Minuten zwischen dem Zeitpunkte, wo das quietschende Thier emporgehoben wurde, bis zu dem, wo es zerstückelt daliegt. Inzwischen werden am oberen Ende immer neue Thiere in Arbeit genommen. Eine gesundheitliche Untersuchung des Fleisches findet nicht statt.[1] Folglich können die Amerikaner sich nicht beklagen, wenn die Einfuhr ihrer Schweinefleischerzeugnisse verboten ist.

---

[1] Wie wichtig diese, folgt daraus, dass in Berlin seit der Einführung der Fleischschau die Trichinenkrankheit des Menschen nicht mehr vorkommt. Blasenwurm im Auge des Menschen kam früher vor im Verhältniss von 1 : 1000 Fällen von Augenkrankheit; jetzt habe ich in etwa 15 000 aufeinanderfolgenden Fällen kein Beispiel mehr gesehen.

(In Deutschland seit dem 6. März 1883, in Frankreich gleich danach.) Sind sie selber doch gar nicht blöde, wenn es gilt ihren Vortheil wahrzunehmen, sei es bei den Einfuhrzöllen, sei es in den Streitigkeiten über die canadische Fischerei. Allerdings gebietet die Gerechtigkeit, anzuerkennen, dass Haar- und Blasenwürmer in den Schweinen bei unserer Stallfütterung weit häufiger vorkommen, als bei der amerikanischen Viehweide im Freien. Aber die Schweinecholera ist auch in Chicago zu Hause.

Noch grässlicher ist das Schlachten der Ochsen. Ich sah nicht das Speerstechen, sondern nur das Todtschiessen. Die mächtigen Rinder werden aus den Ställen auf eine gewundene, oben offene Holzbahn emporgetrieben, die so schmal ist, dass immer ein Thier dem anderen folgen muss. Oben steht der Tödter, der einen kurzen Carabiner mit Hinterladung in der Hand hat und das Thier, welches dicht unter ihm sich befindet, in den Kopf schiesst, in die Mittelebene ein wenig hinter den Hörnern. Wir stehen dicht neben dem Schlächter; davon wird kein Aufhebens gemacht; wir haben selber für unsere Sicherheit zu sorgen. Der Knall des Schusses ist nicht sehr laut. Die Sache geht rasch und soll sich durch Billigkeit empfehlen. Die Ochsen sind dumme Thiere; sie brüllen nicht und sträuben sich nicht. Die meisten fallen, wie vom Blitz geschlagen, lautlos nieder. Einzelne aber bleiben, obwohl sie getroffen sind, ganz ruhig und stumpfsinnig stehen; in hohem Bogen spritzt ein Blutstrahl aus der Kopfwunde: ein unheimliches Bild, das einem empfindsamen Menschen das Verzehren von Thierleichen schon verleiden könnte. Wohl 30 Secunden steht der geschossene Ochse noch aufrecht, dann stürzt er plötzlich mit dröhnendem Krach zu Boden. Ein zweiter Schuss scheint nur selten nothwendig zu sein. Sofort beginnt unter uns, am Eingange der Holzbahn in den grossen Saal, die Ver-

arbeitung des Rindes, ähnlich wie bei den Schweinen, nur nicht mit so grosser Geschwindigkeit. Aber das Ausweiden eines grossen Rindes dauert doch nur einige Secunden; so geübt sind die Arbeiter in ihrem Geschäft. Der Körper des Thieres wird in zwei Hälften zersägt und kommt in den ungeheuren und unheimlichen Eissaal. Das beste Fleisch wird frisch verschickt; ich sah die Rinderhälften aus Chicago in der Eishalle zu Brooklyn hängen: das weniger gute wird gleich im Schlachthause verarbeitet.

Wir besuchen darauf die Packhäuser. Die Kessel, in denen das zerlegte Fleisch gekocht und gesotten wird, sind selbstverständlich von gewaltigem Durchmesser. Die Verpackung geräucherter Ochsenzungen konnte ich von Anfang bis zu Ende verfolgen. In einem sehr grossen Saale ist eine mächtige, tischähnliche Holzbahn angebracht. Oben beginnen kleine Kinder damit, die platten Fleischschnitzel aus grossen Haufen zu entnehmen und in Blechbüchsen zu packen; die gefüllten Büchsen werden von grösseren Kindern gewogen, bezw. auf das bestimmte Gewicht gebracht, hierauf der Inhalt zusammengepresst; von Erwachsenen werden die Büchsen fest geschlossen und verlöthet, danach mit einer Maschine ein kleines Loch in den Deckel geschlagen, die Luft mit einer Pumpe ausgesogen und die Büchse sofort wieder verlöthet. Der Luftpumper und Löther, ein noch junger Mann, arbeitet mit unglaublicher Geschwindigkeit; er wird, wie er mir auf Befragen mittheilt, nach dem Stück bezahlt.

Wir verlassen diese Stätte des Grauens, deren Besichtigung dem Gefühlvollen nicht anzurathen ist, und fahren nach den Boulevards, die nach Pariser Muster 200′ breit angelegt sind. Nördlich vom Südpark der Stadt verlaufen, einander parallel von Süden nach Norden, Grand und Drexel Boulevard, durch Oakwood Boulevard mit einander verbunden. Dieser Theil der Stadt ist noch ziemlich häuserleer.

Die Parkanlagen sind gewiss sehr gesund; sie enthalten schöne Bäume und prächtigen Rasen: aber sie zeigen auch den schlechten Geschmack der Amerikaner in übergrossen Blumenbeeten mit Namen und gekünstelter Darstellung von Thieren und dergl. Der Führer von Chicago ist recht stolz auf „Sphinx, Elephant, die amerikanische Flagge".

Nahe dem Südpark liegen sehr schöne Häuser, zum Theil aus dem jetzt so beliebten Schwarzstein (*Blackstone*), vielfach im schwerfälligsten Burghallenstyl erbaut. Denn seltsamer Weise ist in der neuesten Grossstadt der Welt diese Alterthümlichkeit modern. Wir geniessen einen prachtvollen Blick auf den Michigansee und fahren nach dem Kabelhaus.

Drahtseilbahnen mit stehender Maschine, die sich an alte, in Bergwerken angewendete Förderweisen anschliessen, sind schon lange, auch in Europa, in Gebrauch und können bei steilen Bergbahnen[1] und rein örtlichem Verkehr bessere Ergebnisse liefern als Locomotivbahnen.

Aber im städtischen Verkehr war dies System nicht zu brauchen, weil das Seil auf Rollen über dem Boden läuft, während doch in der Stadt andere Fuhrwerke das Geleise nothwendig kreuzen müssen. Es war einem Deutschen, Wilhelm Eppelheimer, dessen Geschichte ich im Brockhaus und Meyer vergeblich gesucht, vorbehalten gewesen, das erste Drahtseil unter die Erde zu legen, durch einen von ihm erfundenen Greifer mit dem Triebwagen in Verbindung zu setzen und dadurch die Verwerthung des Kabels im Strassenverkehr ausführbar zu machen.

Leider kam unser Landsmann durch seine Sorglosigkeit um den Gewinn; Herr Halledie, in dessen Dienst er stand,

[1] Die Ofener Seilbahn besitzt eine Neigung von 577 zu 1000.



vervollständigte die Erfindung, liess sich den Greifapparat patentiren und baute 1873 in San Francisco die erste Strassen-Kabelbahn.

San Francisco hat jetzt Kabelbahnen, welche in einer Ausdehnung von 55 Meilen die Stadt nach allen Richtungen durchkreuzen, theils hoch aufsteigende Hügel erklimmen, theils in der Ebene bleiben, sogar einander kreuzen und im Bogen nach anderen Strassen laufen. Chicago folgte, dann Kansas City; auch Melbourne in Australien. (34 Meilen für 5 Millionen Dollars.)

Zwischen den beiden Eisenbahnschienen, auf denen der Wagenzug rollt, ist eine schmale offene Rinne; 2 Fuss unter dieser liegt auf (20′ von einander entfernten) Rollen das endlose Stahlkabel, das von einer feststehenden Dampfmaschine in fortwährender Bewegung gehalten wird. Auf dem offenen Ziehwagen vor dem Personenwagen befindet sich ein eisernes Hebelwerk, welches das Kabel wie mit einer Zange erfasst: so wird der Wagen, also der ganze Zug, von dem rollenden Seil mit fortgezogen. Lässt der Greifapparat durch Hebelwirkung los, so bewegt sich das Seil allein weiter; der Wagen kommt, durch gleichzeitige Mitwirkung einer Bremse, sofort zum Stillstand.

Von unsichtbarer Kraft bewegt, ohne Pferde, ohne Geräusch, ohne Dampfentwickelung rollen die Wagen in gleichmässigem, raschem Zeitmass dahin und halten auf eine leichte Bewegung des Zugführers. Nur ein leises Klappern und Rollen des unterirdischen Seiles ist vernehmbar. In San Francisco werden wir auf besondere Vortheile dieser Bahnen noch zurückkommen; jetzt beschäftigen uns die Verhältnisse von Chicago.[1]

---

[1] *The cable System of the Chicago City Railway C. By H. H. Windsor.* Chicago 1887.

Es war im Jahre 1882, als in Chicago ein Zug von 10 Wagen mit 1000 Menschen, gezogen von einem einzigen Greifwagen, unter dem Jubel der Bevölkerung seine erste Fahrt unternahm. Die Centralstation beherrscht eine Linie von 20 Meilen Ausdehnung. (1888 werden 35 Meilen fertig sein.) Die Fahrgeschwindigkeit beträgt in der Stadt 8½ Meilen (= 13,6 km) in der Stunde. Zeitsparend ist das schnelle Anhalten und Abfahren. 10000 Menschen können binnen 15 Minuten befördert werden. Das Fahren auf diesen Wagen ist angenehm und beliebt. Die Kosten der Herstellung sind grösser als die der Pferdebahn (nämlich 100000 Dollars für die Meile, allerdings einschliesslich der Strassenerhöhung), die des Betriebes geringer, (nämlich 11,5 Cts. für die Meile und den einzelnen Wagen, gegen 24 Cts.).

Der Unterbau muss sehr stark sein, um den mächtigen Lastwagen, welche die Bahn kreuzen, und dem harten Frost, der hier oft bis 5′ in die Tiefe reicht, Widerstand zu leisten. Die Entfernung von Schnee erfolgt Nachts durch Einleiten von heissem Dampf. Das Kabel ist ⁵/₄″ breit und besteht aus 6 Strängen von je 16 Drähten, die um ein Hanfseil geflochten sind. Das Kabel wird geölt und getheert, sowie es in die Centralstation hineinkommt; und jede Nacht nach Schluss des Betriebes sorgfältig untersucht, während es sich mit einer Geschwindigkeit von nur 4 Meilen in der Stunde fortbewegt. Im Betrieb geht das Kabel 10 Meilen in der Stunde; das ist die grösstmögliche Geschwindigkeit des Wagens: sie kann beliebig verringert werden durch verminderte Pressung des Greifers. Die Bewegungskraft wird geliefert von 4 Maschinen mit 2600 Pferdekräften, von denen für gewöhnlich nur 2 in Thätigkeit zu treten brauchen.

Mit der in Amerika üblichen Freiheit treten wir in das Maschinenhaus und besichtigen die mächtigen Dampfmaschinen mit den ungeheuren Rädern sowie die riesigen Kessel: alles

wird uns bereitwilligst gezeigt, und die Beschreibung umsonst zugegeben.

Jetzt gönnten wir uns ein Mittagsessen in einem grossartigen Speisehaus der Seeparkstrasse (*Lake Park Avenue*), südlich vom Hafen. Sie sind in Amerika auf solche Reisende eingerichtet: bequeme Waschgelegenheit für Männer und Frauen findet man beim Eintritt. Das Rindfleisch war Chicago's würdig, kostete aber natürlich 1 Dollar für den Kopf. Wirth und Kellner waren Deutsche.

Nach Tische setzen wir unsere Wagenfahrt fort und besuchen zunächst die Getreidespeicher (*Grain Elevators*) am Hauptarm des Chicagoflusses. Es giebt im Ganzen 28 in der Stadt, mit einem Fassungsvermögen von nahezu 28 Millionen Bushel[1] (= 9 Millionen Hektoliter) Getreide; der einzelne fasst also etwa 1 Million Bushel. Diese Speicher sehen recht unschön aus, sind aber sehr praktisch: thurmhohe und dabei lange Ziegelbauten, wie die Häuser der Nürnberger Holzspielwaaren, oben plötzlich verjüngt oder vielmehr von vorn nach hinten platt gedrückt. Sie sind 8—9 Stockwerke hoch und bestehen im Innern ganz aus ungeheuren Holzbalken und Brettern. Wir klettern bis zum sechsten Stockwerk empor und betrachten die innere Einrichtung. Unser Speicher liegt am Güterbahnhof (der Illinois C. R. R., u. A.). Ein Schienenstrang führt in das Innere des Speichers hinein. Das Umladen geschieht mit erstaunlicher Geschwindigkeit. Man verwerthet die Flüssigkeit der Körnermasse, dieselbe Eigenschaft, welche früher den Seeschiffen mit loser Ladung so gefährlich geworden ist. Auf schräger Bahn fliessen gewaltige Getreidemassen aus den Eisenbahnfrachtwagen sofort in eine Versenkung des Speichers. Durch eine von Dampfkraft getriebene Maschine, die einem Bagger-

[1] 1 Bushel = 35 l, also etwa 1/3 hl; 1 Scheffel = 54 l, also etwa 1/2 hl.

oder Paternosterwerk ähnlich ist, wird das Getreide gehoben, indem an einer Kette ohne Ende grosse Eimer sich unten füllen, nach oben gehen, dort sich entleeren und wieder abwärts steigen, um unten neue Ladung einzunehmen.

In jedem der grossen Einzelbehälter wird die ganze Getreidemasse durch einfachen Hebeldruck, mit Hilfe einer Brückenwaage, abgewogen. Eines ist sehr merkwürdig: wenn man einen solchen Behälter voll Getreide betrachtet, so glaubt man, dass Mehl darin sei; so mächtig ist die aufliegende Spreu- und Staubschicht. Von oben kann das Getreide augenblicklich wieder nach der anderen Seite auf schräger Bahn in Schiffe abfliessen, die ohne umzuladen nach New York oder New Orleans oder nach Liverpool fahren. Denn die eine Breitseite des Speichers liegt hart an dem schiffbaren Wasser, das fähig ist, mächtige, dem Ocean trotzende Segler und Dampfer zu tragen. 80 000 Bushel oder 29 000 hl können binnen einer Stunde von der Eisenbahn auf die Schiffe übergeführt werden. Das ist eben der grosse Vorzug Chicago's, dass der Getreidesegen aus den ungeheuren Kornländern des Westens mit Hilfe der Eisenbahnen herbeigeschleppt und sofort durch die Schiffe dem dichtbevölkerten Osten und Europa zugeführt werden kann. Chicago verschifft alljährlich etwa 140 Millionen Bushel = 49 Millionen Hektoliter Getreide[1] nach allen Gegenden der Erde; Chicago ist wohl der grösste Getreidemarkt der Welt; seine Kornpreise üben auf die Märkte Europas einen bestimmenden Einfluss aus.

Dicht neben den Speichern führt eine Brücke zu dem künstlichen Hafendamme. Hierselbst ist ein vereinigter Bahnhof (Illinois C., Michigan C., Kankakee L.), d. h. der

---

[1] Nach v. HELLWALD 3634 Millionen Hektoliter. Das ist unmöglich. Man schätzt die jährliche Gesammtproduction der Erde an Getreide auf 3265 Millionen Hektoliter im Werthe von 22 000 Millionen Mark.



Platz zu einem solchen: mindestens 18 Schienenstränge zähle ich dort dicht am Seeufer; dazwischen sind Güterschuppen sowie Wege für an- und abfahrende Lastwagen. Früchte, Oel, Kohlen, Getreide, Vieh und Fleisch sind die hauptsächlichsten Güter, welche befördert werden. Das Gewimmel ist grossartig. Auf mächtigen Holzhöfen (*Lumber yards*) sind haushohe Anhäufungen von Tannen-Bohlen und -Brettern zu sehen. (*Yellow pine*, *Red cypress* sind die Holzarten, wie die Aufschriften besagen.) Die Holzzufuhren erreichten (1885) 1745 Millionen Fuss und 795 Millionen Schindeln.

Nicht weit nördlich von dieser Brücke ist das Maschinenhaus der Wasserwerke. Ohne weiteres treten wir ein und besichtigen ungestört die mächtigen und hübsch blank geputzten Maschinen. In seinem Seetunnel, welcher trinkbares Wasser über 3 Meilen weit von der Küste aus dem daselbst krystallklaren Michigansee[1] herbeiholt, besitzt Chicago eines der merkwürdigsten Bauwerke der Neuzeit. Die Stadt litt sehr durch Mangel an gutem Trinkwasser. Da schuf im Jahre 1863 der Vorsitzende des Baurathes, Herr Gindele, ein Deutscher, in Gemeinschaft mit dem Stadtingenieur Herrn Chesbrough den Plan der jetzigen Wasserversorgung, welcher zuerst für verrückt erklärt, dann ausgeführt wurde. Ein ungeheures Schiffsungethüm, Crib d. h. Krippe genannt, mit 15 wasserdichten Abtheilungen versehen, wurde an die (über 3 Meilen vom Ufer entfernte, 12 m tiefe) Stelle gebracht, woselbst der Schacht eingetrieben werden sollte; mit Steinen beschwert, bis es auf dem Grunde aufruhte, und verankert; hierauf in seiner Mitte ein eiserner Cylinder von 20 m Länge und 100 000 kg Gewicht eingelassen und (nach Auspumpen) durch den Luftdruck noch tiefer hineingetrieben. Unterdessen war am Ufer ein Schacht

[1] Derselbe hat eine Flächenausdehnung von 61 900 qkm, ist also nicht viel kleiner als Bayern ohne die Pfalz.

angelegt und 21 m unter dem Spiegel des Sees ein 1,5 m breiter Gang ausgegraben und gemauert. Das Werk wurde 1864 begonnen und dauerte 2³/₄ Jahre. Das Wasser wird mittelst mächtiger Dampfpumpen auf Thürme von 150′ und 190′ Höhe gehoben und so vermittelst seiner Schwere durch die Stadt vertheilt. Die Werke liefern jetzt täglich 158 Millionen Gallonen[1] oder 600 000 km Wasser, besitzen 600 Meilen Röhren und 4000 Hydranten für die Feuerwehr. Die Gesammtkosten betrugen 10 Millionen Dollars. Es soll — das beste Wasser der Welt sein. Das zu entscheiden, überlasse ich der wasserkundigen Zunge der Türken, die in Constantinopel oft stundenweit zum besten Brunnen pilgern sollen; ich habe es nicht versucht. — Nördlich von dem (quer durch die Mitte der Stadt nach dem See fliessenden) Checagou liegt noch ein Boulevard (*La Salle Avenue*); derselbe ist geschmackvoll und zierlich, ganz mit neuen und prachtvollen Wohnhäusern besetzt. Ein einzelnes einfaches Haus, das dem grossen Brand entgangen ist und noch unverändert stehen geblieben, wird dem Fremden als Merkwürdigkeit gezeigt.

In dieser Gegend merkt man an den Strassenbenennungen, dass unsere Landsleute in Chicago einen bedeutenden und einflussreichen Bestandtheil der Bevölkerung bilden; es giebt hier eine Schiller-, Goethe-, Wieland-, Heine- und Beethovenstrasse. Wir gelangen wieder an den See, an welchem eine schöne breite Fahrstrasse (*Lake shore drive*) entlang führt und in den nördlichen oder Lincolnpark, der, 1 ¹/₂ Meilen lang, ¹/₂ Meile breit, zwischen dem Seeufer und der Clarkstreet gelegen ist. Die schöne aussichtsreiche Uferstrasse dürfte während der Herbststürme nicht so friedlich aussehen: ist es doch nöthig gewesen, die den Seewinden zunächst ausgesetzten Bäume durch je vier nach verschie-

[1] 1 Gallone = 3,785 l.

denen Richtungen schräg ausgespannte Drähte an dem Erdboden zu befestigen. Liebliche Wiesen wechseln in dem Park mit Blumenbeeten, prachtvollen Baumgruppen, künstlichen Hügeln und kleinen Seen, deren Ufer Pavillons schmücken und auf deren Spiegel sich Boote schaukeln. Auch für Kunstgenuss und Belehrung ist gesorgt. Im Sommer sind hierselbst Musikaufführungen. Eine kleine Thiersammlung erfreut jüngere und ältere Kinder. Eine Erzbildsäule von SCHILLER wurde 1886 von den deutschen Bürgern der Stadt errichtet. Merkwürdig schien mir eine lebensgrosse Bronzegruppe, die von BOYLE modellirt und von RYERSON gestiftet worden; sie stellt einen jagenden Indianer mit seinem Hunde in recht lebendiger Haltung dar, und ist neben dem Indianer im Centralpark zu New York das einzige zugleich charakteristische und schöne Bildwerk von amerikanischer Hand, das ich in der neuen Welt zu sehen bekam. An dem Granitsockel sind noch Bronzereliefs angebracht, welche Friedensverhandlungen mit den Indianern vorstellen. Endlich steht hier eine Bildsäule von A. LINCOLN und ein Denkmal zur Erinnerung an den General GRANT, von der Stadtverwaltung errichtet. Eine kleine Merkwürdigkeit des Parks sind noch mächtige Schlacken und halb zerstörte Reste aus dem ungeheuren Brande von 1871.

Nunmehr war es Zeit, das wogende Leben im Herzen der Stadt, die riesigen Geschäftshäuser und öffentlichen Gebäude zu betrachten. Die Häuser in Chicago's bestem Theil sind oder erscheinen noch höher als die in New York. Seit dem grossen Brande herrscht eine strenge Baupolizei. Fachwerk oder Holzbau wird in der Stadt nicht geduldet. Der weissgestrichene Eisen- und Steinbau einerseits und der Quaderbau aus Braunstein (mit oder ohne Ziegel) im Barockstyl sind beliebt für die grossen Häuser. Die himmelanstrebenden (8, selbst 10 Stockwerke hohen) Gebäude haben

an der Aussenseite eiserne Treppen, die von oben bis zum ersten Stockwerke herabreichen und für den Fall der Feuersnoth dienen sollen: ein ungemüthlicher Anblick, trotz der mit allen elektrischen Chicanen arbeitenden Feuerwehr, die übrigens, wenigstens nach meinen Erkundigungen hüben und drüben, nicht schneller zur Stelle ist als die unsrige.

Von den öffentlichen Gebäuden ist das mächtigste, das 4½ Millionen Dollars gekostet hat, das Raths- und Gerichtshaus (*City hall and court house*) in Clarkstreet — woselbst die Anwälte dichtgedrängt wohnen — südlich vom Chicagoflusse. Es sind zwei durch einen Rundbau verbundene Flügel, mächtige 5stöckige Gebäude im Renaissancestyl mit korinthischen Säulen. Der Criminalhof und Gefängniss, ein niedliches Gebäude für 350000 Dollars, liegt draussen im Norden nicht weit vom Lincolnpark, an der freundlichen Dearborn-Avenue. Ueber das Post- und Zollhaus, gleichfalls in Clarkstreet, lässt sich weiter nichts sagen, als dass es recht gross ist.

In einer Handelsstadt ist das wichtigste das Gebäude der Handelskammer und Börse (*Board of Trade*), das wirklich den Namen eines Palastes verdient, aus Granit errichtet, mit einem mächtigen, 304′ hohen Thurm versehen und mit der kostbaren Börsenhalle (175 × 155′; 80′ hoch) geschmückt ist, in die ich allerdings erst bei meiner zweiten Anwesenheit in der Stadt, zur Börsenzeit, einzudringen vermochte, um das in allen Börsen, (von San Francisco bis Constantinopel,) die ich bisher gesehen, übliche Gewühl zu beobachten. Die Mitgliedschaft der Börse ist auf 2000 Theilnehmer beschränkt. Der Beitrag kostet 75 Dollars im Jahre, die Zulassung 10000 Dollars; die letztere ist aber übertragbar und wird jetzt zu 2500—5000 Dollars verkauft. Gehandelt wird nicht unter 1000 Bushel Getreide oder 250 Tonnen Schweinefleisch.

Von den 7 Medicinschulen erblickten wir ein und das andere Gebäude; allerdings hat wohl in Deutschland die kleinste Universität weit bessere Einrichtungen als jene zusammengenommen. Die Universität von Chicago ist gescheitert. Nach Zeitungsnachrichten soll ein junger Nabob von dort, der in Deutschland studirt, seiner Vaterstadt 1 Million Dollars zur Errichtung einer Universität nach deutschem Muster gespendet haben.[1]

Die Akademie der schönen Künste hat an der Michigan-Avenue ein kostbares und grosses, aber plump-mittelalterliches Gebäude aus Braunstein. Nicht weit davon am Seegestade liegt das luftige Ausstellungsgebäude, nach dem in Wien gebaut, 800′ lang, 240′ tief, 110′ hoch, mit 3 Thürmen. Es ist in 90 Tagen fertiggestellt, hat aber die Anmuth seines Vorbildes nicht erreichen können. Bei meiner zweiten Anwesenheit besuchte ich die darin abgehaltene Kunst- und Industrie-Ausstellung, sah viele bemerkenswerthe Dinge und überzeugte mich, dass die Amerikaner schöne Bilder — aus Europa kaufen, aber noch keine machen können. Die Kirchen (320, darunter 14 Synagogen, einige im „Thiergartenviertel“ der Stadt belegen) habe ich nicht besucht; auch nicht die Theater. Sehr schön gelegen an der Ecke von Randolph- und Statestreet ist die centrale Musikhalle mit 1900 Plätzen, wo dereinst die Patti, Wilhelmi und Josephi „den fernen Westen“ entzückten.

Hotels giebt es natürlich mehr und grössere als bei uns. Das Hotelbedürfniss ist in Amerika stärker als bei uns.

---

[1] Da Bund, Staat und Stadt in Amerika fast gar nichts für den höheren Unterricht thun, müssen Privatpersonen eintreten. Die grossen Spenden ehren den Geber; aber wenn Vanderbilt 300 Millionen hinterlassen und seine Erben ½ Million für eine Medicinschule in New York gegeben; so ist das weniger als er bei uns in einem Jahre an Staats- und Gemeinde-Einkommensteuer, die drüben unbekannt ist, beizutragen hätte.

Erstlich sind die Amerikaner mehr auf den Beinen als wir, die Geschäftsreisen sind länger; sodann leben mehr Menschen als bei uns, und selbst Familien, dauernd im Gasthaus. Palmerhouse besitzt 815 Zimmer; rühmt sich, das grösste Hotel der Welt[1] zu sein, und hat 2½ Millionen Dollars gekostet.

Der Geschäftstheil von Chicago gehört zu den belebtesten Orten, die ich gesehen. Grosse Firmenschilder, Aufschriften und dergl. verleihen den Strassen ein buntes Aussehen. Erstaunlich sind die riesigen Geschäftshäuser, bei deren Anblick man die Jugend der Stadt für unmöglich erklären möchte, namentlich Versicherungsgebäude, Banken, Waarenhäuser. Das Home Insurance-Gebäude ist 11 Fenster breit, 10 Stockwerke hoch und bedeckt 14000 Quadratfuss; unten Granit-, oben Ziegelbau. Sechs (natürlich mit Dampf getriebene) Personenaufzüge, Gas, elektrisches Licht, Dampfheizung und Rohrpost ist in dem Gebäude, das 200 Räumlichkeiten enthält und 800000 Dollars gekostet hat. Auch das Pullmann-Haus ist 9 Stockwerke hoch, ohne den Thurm. Studebaker's Haus an der Lake Avenue ist ebenso gewaltig, in romanischem Styl mit Rundbogen.

Zahlreiche schöne Wohnhäuser zeigen den Reichthum der Bewohner. Als besonders geschmackvoll rühmt der Führer das Palmer-Haus an dem Seeufer (*Lake shore drive*), ein castellähnliches Gebäude aus Sandstein: im Innern ist eine Halle gothisch, eine flämisch, eine maurisch und eine — ostindisch. Die einfachen, kleinen vornehmen Häuser (z. B. in der Michigan-Avenue, nicht weit vom Seepark) mit der Freitreppe und hübschem Portal gefallen mir weit besser.

Nach diesem inhaltsreichen Tage nehmen wir das Abend-

[1] U. S. Hôtel im Bad Saratoga, New York, kann angeblich 2000 Gäste beherbergen.



essen in dem feinen Speisehaus von Kinsley (105 Adams-street). Der Saal ist verschwenderisch ausgestattet und mit elektrischer Beleuchtung versehen. Geschniegelte Neger in Leibrock und weisser Binde bedienen uns. Der Oberkellner vermochte noch mit einigem Erfolg eine würdevolle Miene und Haltung zur Schau zu tragen: aber der Speisekellner, der allerdings an Aufmerksamkeit nichts zu wünschen übrig liess, würde durch seine gebeugten Kniee, überlangen Arme, den vorgeschobenen Unterkiefer und die überhasteten Bewegungen einen auf seine weisse Hautfarbe adelsstolzen Yankee aus den Südstaaten sehr lebhaft an unsere nächsten Verwandten in der Säugethierreihe erinnert haben.

Um die Zeit bis zum Abgang des Zuges auszufüllen, besuchen wir noch das in der Nähe des Ausstellungsgebäudes belegene Panorama der Schlacht von Schiloh, in welcher die südstaatlichen Rebellen den Unionstruppen sehr tapferen Widerstand leisteten. Das Gemälde erschien mir recht mittelmässig im Vergleich zu den vielen, die man neuerdings in Paris, Berlin und allenthalben in Europa zu sehen bekommt; es ist von einem mir nicht weiter bekannten Pariser Maler verfertigt. Der Erklärer aber hob hervor, dass es das grösste Kunstwerk der Welt sei; ebenso sei die in jener Schlacht bewiesene Tapferkeit die grösste in der Weltgeschichte gewesen. Diese unangenehme, in selbstbewusstem Tone vorgetragene Uebertreibung machte mir körperliches Unbehagen, so dass ich vor meinen Freunden den Ort verliess.

Wir gehen zu Fuss nach dem Bahnhof, um das Strassenleben kennen zu lernen. Nun, abgesehen von den Hauptstrassen ist Chicago schlecht eingerichtet und verwaltet. Die dicht neben den Hauptstrassen belegenen Gassen sind fast unerleuchtet und wenig vertrauenerweckend. Der Schmutz auf den Strassen ist sehr bedeutend, die Pflasterung mangelhaft. Reinlicher ist unsere Stadt im Jahre 1882 nicht ge-

worden, sagt die Illinois Staatszeitung zu Neujahr 1883, und die Sicherheit[1] lässt viel zu wünschen übrig.

Endlich erreichen wir das Asyl unseres Schlafwagens und dampfen ab.

III. Tag, Mittwoch, den 17. August.

Von Chicago nach Minneapolis (420 Meilen).

Die Schwesterstädte St. Paul und Minneapolis.

Abends 10 Uhr verlässt man Chicago und ist am folgenden Nachmittag 2 Uhr in dem 409 amerikanische Meilen entfernten St. Paul. Die Fahrgeschwindigkeit ist also mässig; sie beträgt 25 amerikanische Meilen, also 40 km in der Stunde.

Die Bahn führt erst durch Illinois; dann durch Wisconsin, den deutschesten der Vereinigten Staaten, (der auf 145 000 qkm 1 $^1/_3$ Million Einwohner, darunter $^1/_3$ Deutsche, und als bedeutendste Stadt Milwaukee besitzt,) ein Ackerbauland mit rasch zunehmender Bevölkerung; und überschreitet dicht vor St. Paul die Grenze von Minnesota, des Staates der zehntausend blauen Seen. Minne bedeutet in der Indianersprache das Wasser, und sota heisst himmelblau. Der Staat hat seinen Namen von einem Nebenflusse des Mississippi und liegt grösstentheils nördlich vom

---

[1] Ich habe auf meiner Reise durch die Vereinigten Staaten nicht einen Schatten von Unsicherheit wahrgenommen, obwohl die Carabinieri, die z. B. auf der Strasse nach Montreal bei Palermo bei jeder Kehre des Weges aufgestellt sind, vollständig fehlen, und ausserhalb der Städte auch Polizisten nicht zu sehen sind. Allerdings war ich nicht auf der Strecke der südlichen Pacificbahn, wo Eisenbahnzüge noch von Banden überfallen werden, und vermied natürlich die Orte, wo die Revolver leicht losgehen, z. B. die Spielhöllen im Westen.



45. Breitengrade bis zur Grenze von Canada, in einer Erhebung von 1000—1800′ über dem Meeresspiegel, und hat ein trockenes und gesundes Klima. Der Staat hat 216000 qkm oder 83 5000 Quadratmeilen mit 1 250 000 Einwohnern (1880 nur 800 000). Er enthält das Quellgebiet des Mississippi, der nach Süden, sowie des Redriver, der nach Norden fliesst, und die nur wenig erhöhte Wasserscheide zwischen beiden. Er besteht aus welliger Prairie, die gut zum Anbau geeignet und schon reichlich angebaut ist, aus Tannenwäldern, und der Hauptanziehung für Naturfreunde, den 10 000 Seen. In Wirklichkeit sind es nur 7000. An 4000 Meilen Eisenbahn sind vorhanden und 2800 Meilen Küstenlinien an Flüssen und dem oberen See; der Mississippi liefert eine Küste von 1000 Meilen mit zahlreichen Fällen und reicher, noch nicht genügend ausgenutzter Wasserkraft. Der Boden ist fruchtbar, die Haupterzeugnisse sind Mehl (1882 für 100 Millionen Dollars) und Holz. Ein Drittel des Staates ist Wald. Temperatur im Wintervierteljahr — 8°, im Sommer + 21° C.

Hier erblicken wir zum ersten Mal den Mississippi, d. h. den grossen Strom, der im nördlichen Minnesota nur 467 m über dem Meeresspiegel aus zwei kleinen Seen entspringt, in einer Gegend, wo Schnee und Eis fast das halbe Jahr hindurch den Boden bedecken, und der seine Wogen dem Ocean vermählt 5000 km davon entfernt, am Golf von Mexico, in einem Klima, wo Schnee und Eis nur dem Namen nach bekannt sind. Sein mächtigster Nebenfluss ist der Missouri, d. h. der Dreckkerl, dessen Lauflänge sogar 6500, nach Anderen 7250 km beträgt. Mississippi und seine Nebenflüsse sind über eine Strecke von 33 000 km mit Dampfschiffen zu befahren; das ist mehr als $^3/_4$ des Erdumfangs.

St. Paul, die Hauptstadt von Minnesota, die „Terrassenstadt“, weil sie sich in 4 Abstufungen aufbaut, liegt hoch

und malerisch auf beiden Ufern des Mississippi, der hier schiffbar geworden. Im Jahre 1680 von Jesuitenmissionären besucht, aber erst 1837 von Amerikanern besiedelt, nachdem die Dacota ihre an der Ostseite des Flusses gelegenen Jagdgründe an die Vereinigten Staaten abgetreten; hatte die Stadt im Jahre 1880 erst 42000 Einwohner und 1887 schon 110000. Die schönen neuen Häuser, die belebten und gut gehaltenen Strassen sowie die stattlichen Brücken machen einen recht günstigen Eindruck. Trotz der Neuheit nichts Unfertiges. Wer kennt bei uns St. Paul, wenn er nicht einen Verwandten, Freund oder Kunden dort hat? Mir wenigstens war der Name der Stadt erst geläufig geworden, als ein Schüler von mir dort als Augenarzt sich niedergelassen und mir in lebhaften Farben den Streit zwischen der amerikanischen und der deutschen Partei ausmalte. Die Bedeutung der Stadt liegt darin, dass sie dem Getreide und Vieh erzeugenden Westen noch näher liegt, als Chicago und als Ausgangspunkt einerseits der 2000 Meilen langen nördlichen Pacificbahn, andererseits der 3000 Meilen langen Mississippi-Dampfschifffahrt mit Thatkraft daran geht, den Chicagoleuten das Geschäft abzuschneiden. Concurrenz herrscht drüben wie hüben. Berüchtigt ist sogar die Eifersucht zwischen St. Paul und der nur 10 amerikanische Meilen entfernten Schwesterstadt Minneapolis. Im Jahre 1886 betrug der Grosshandel von St. Paul 100 Millionen Dollars. Für Handel und Industrie wird im Nordwesten viel gethan. Schon auf dem Bahnhof ist eine prächtige Sammlung von Getreidepflanzen und Früchten unter Glas und Rahmen zierlich aufgestellt, — natürlich um Einwanderer anzulocken. Einzelne Gebäude wetteifern in Höhe und Massigkeit mit den Riesen von Chicago. Haus MANNHEIM in St. Paul schien mir nicht viel kleiner als Haus GERSON in Berlin. Nachdem wir das wichtige Geschäft erledigt, uns Fahrkarten und Schlafwagenplätze

bis Tacoma in Washington zu verschaffen,[1] machen wir eine Spazierfahrt durch Stadt und Umgebung. Von öffentlichen Gebäuden, welche in den meisten amerikanischen Städten nicht sehr hervorstechen, sind zu erwähnen das Gerichtshaus in gothischem Styl und das Regierungsgebäude, Capitol genannt. Die Stadt sieht sehr wohlhabend aus. Am Park und Boulevard sind recht hübsche Häuser. Eines hat angeblich 250 000 Dollars gekostet.

Wunderbar schien mir, dass in dieser jungen Gegend der Baugrund schon so theuer geworden. Allerdings herrschte gerade während meiner Reise in den ganzen Vereinigten Staaten der Land-boom, d. h. die speculative Preiserhöhung von Grund und Boden. Man zahlt in der Vorstadt von St. Paul 350 Dollars für den Frontfuss, also bei 100′ Strassenlänge (und vielleicht 150′ Tiefe) 35 000 Dollars für den Platz einer kleinen Villa mit Garten. Von den Klippen auf der anderen Seite des Flusses hat man eine hübsche, öfters abgebildete Aussicht auf den Mississippi und die Stadt mit ihren Brücken, Kirchthürmen und Getreidespeichern.

Die kurze Strecke von St. Paul nach Minneapolis legen wir in 1½ Stunden Abends zu Wagen zurück. Der Weg war uns als schön — geschildert worden. Eine kleine Merkwürdigkeit sah ich unterwegs. Der Laternenanzünder fährt in seinem Wägelchen umher, um seines Amtes zu walten. Seine Berliner Fachgenossen möchten ihn darum beneiden. In den Vereinigten Staaten ist alles auf Ersparung der kostspieligen Menschenarbeit zugeschnitten. Zwischen den beiden Städten liegt der Unionpark. Mitten im Walde, jedoch am Flusse und an der Bahn, erhebt sich plötzlich eine Viehbörse (*Life stock Exchange*), ein rothes

[1] 120 Dollars einschliesslich 40 für den Ausflug in den Nationalpark, aber ausschliesslich der Schlafwagenkarten.



massives Gebäude, ferner Schlachthäuser und Getreidespeicher.[1]

Spät Abends gelangen wir nach der Mühlenstadt Minneapolis, die, nur 10 Meilen von St. Paul entfernt, erfolgreich mit der Schwesterstadt und selbst mit Chicago wetteifert. Denn während angeblich in der Metropole des Westens von 1879—1886 die jährliche Weizenzufuhr von 34 Millionen Bushel auf 16 Millionen sank, stieg der von den Müllern zu Minneapolis verarbeitete Betrag von 7½ Millionen auf 33 Millionen Bushel. Die Leistungsfähigkeit der Mühlen ist 34000 Barrels oder amerikanische Doppelcentner (zu 88,9 kg) für jeden Tag; das deckt den halben Bedarf von Grossbritannien.

Vor 25 Jahren konnten Indianerhorden noch Plünderungen in Minneapolis vornehmen; 1880 waren 49000 Einwohner vorhanden; 1887 schon 129000. Die Stadt macht einen ziemlich grossartigen Eindruck durch das Ausstellungsgebäude, die Brücken, die grossen Kaufläden, die natürlich ebenso wie die Strassen elektrisch beleuchtet sind, durch die mächtigen Mühlengebäude an den St. Antony-Fällen des Mississippi und durch die Staatsuniversität von Minnesota.

Das Westhotel, in dem wir absteigen, ist für eine Provinzialstadt imponirend. Es hat 300 Zimmer, d. h. fast soviel wie die grössten Hotels in Berlin. Unten befindet sich die Riesenhalle mit elektrischer Beleuchtung, woselbst man seinen Namen einschreibt und die Zimmernummer erhält, das Bureau, die Kasse, verschiedene Verkaufsstände, Schaukelstühle und Ruhebänke, Frisirladen, Post und Telegraphie. Ich cable von hier nach Berlin. Für 3 Dollars erhalte ich ein grosses Zimmer mit daranstossendem Bad. Aber die Bedienung lässt zu wünschen übrig. Die zahl-

[1] Die durch LONGFELLOW berühmt gewordenen Wasserfälle des Minnehaha (des lachenden Wassers) haben wir nicht gesehen.



reichen Neger oder farbigen Herren, wie man sie jetzt in den Vereinigten Staaten zuvorkommender Weise zu nennen pflegt, sind ziemlich lässig; z. B. ist am nächsten Morgen das Klingeln nach Zubereitung des Bades ganz fruchtlos. Die Herren Diener frühstücken und wollen — in einer Stunde erscheinen. Es ist viel einfacher, selbst Hand anzulegen, zumal ja Leitung für kaltes und warmes Wasser bis zur Badewanne vorhanden ist. In den Vereinigten Staaten müssen sogar in der eigenen Häuslichkeit gutgestellte Leute vieles, was bei uns den Dienstboten zufällt, mit eigener Hand verrichten; man gewöhnt sich daran und findet nichts dabei.

IV. Tag, Donnerstag, den 18. August.

Minnetonka, Minneapolis, Fahrt durch Minnesota.

Am Vormittag machen wir einen Ausflug nach dem See Minnetonka, d. h. grosses Wasser. Wagen, Eisenbahn, Dampfboot und wieder Eisenbahn bilden die aneinander schliessenden Beförderungsmittel. Der Landsee ist sehr schön, aber doch nicht so sehr verschieden von unseren Havelseen. Seine Länge ist beträchtlich, nämlich 15 Meilen (sein Flächeninhalt 16000 Acres oder 25 Quadratmeilen), sein Wasser tief blau, durch Inseln, Dampf- und Segelboote belebt, die Ufer niedrig aber schön grün, durch Buchten eingeschnitten, geschmückt mit zahlreichen Land- und einzelnen grossen Gasthäusern, an deren Landungsplätzen wir von Musikbanden mit munteren Weisen begrüsst werden. Für Wassersport ist reichlich gesorgt. Alles ist gut besetzt, auch

unser Dampfer, der 2500 Menschen fasst. Wir sind in der Provinz und an einem Wochentag; das ganze Gewühl macht den Eindruck allgemeiner Wohlhabenheit.

Hierauf besuchen wir Mittags die Hauptberühmtheit von Minneapolis. Es sind die grossen Mühlen (hauptsächlich Mehl-, aber auch Säge- und sogenannte Woll-Mühlen), die grössten in Amerika. Sie werden allerdings für gewöhnlich von dem Wasser des Mississippi getrieben, zur Zeit aber mit Dampf. Denn die grossen Antony-Fälle, wo der (500 m) breite Mississippi über eine Felswand von 5 m Höhe herabstürzt — die Wasserkraft soll ausreichen, um alle Getreidemühlen Englands zu treiben! — finden wir ganz trocken und wasserleer. Das Flusswasser füllt nur den schmalen Seitencanal. Man hat übrigens eine schützende schräge Plankendecke über den Fall gelegt, da der Kalkstein des Absturzes auf weichem, zerreiblichem Sandstein aufruht. Die Mühlen von Minneapolis sind leider nicht so zugänglich wie die Getreidespeicher von Chicago. Nur in das Erdgeschoss durften wir hier und da eintreten und konnten die mächtigen schnurrenden Räder in Augenschein nehmen und den unerschöpflich fliessenden Mehlstrom sowie die gewaltigen Lager von mehlgefüllten Fässern und Packeten. Da gerade Mittagspause ist, vergnügen sich die Herren Müller mit Ballspiel. Eine gewölbte Steinbrücke für die Eisenbahn ist hier über den Mississippi geschlagen.

Mit der Strassenbahn fahren wir zurück. Die Anzeigen über die Fahrpreise sind dreisprachig: englisch, deutsch und skandinavisch. Noch mehr Skandinavier wohnen in dem Nachbarstaate Dacota; dieser verspricht fast ebenso skandinavisch zu werden, wie der östlich von Minnesota gelegene Staat Wisconsin deutsch geworden ist.

Nach Tische folgt wieder eine Wagenfahrt durch die Stadt und nächste Umgebung. Auch hier ist ein hübscher

Park vorhanden mit zahlreichen, wohlhabend aussehenden Landhäusern aus gelbem Stein- oder Ziegel-Bau. Recht geschmackvoll ist das Schlösschen des früheren Gouverneurs. Grund und Boden scheint hier noch theurer zu sein, als in St. Paul. Ein Arzt, den ich kennen lernte, will sein Landhaus-Terrain nicht unter 1000 Dollars den Frontfuss (bei 130′ Tiefe) verkaufen.

Nachmittags 4 Uhr besteigen wir den Wagen der nördlichen Pacificbahn, welcher ohne Unterbrechung in beinahe 4 Tagen die Fahrt nach Tacoma am Pugetsund, einer Bucht des Stillen Oceans an der Grenze von Britisch Columbien, zurücklegt: in 92 Stunden 1942 amerikanische Meilen, oder 21 Meilen = 34 km in der Stunde.

Die Fahrgeschwindigkeit ist nach unseren Begriffen gering, aber durch die Verhältnisse geboten.

Zunächst wollen wir die erste Hälfte der Strecke in knapp 2 Tagen bis nach Livingstone (1032 Meilen von St. Paul) zurücklegen, um einen Ausflug in die Gebirgslandschaft des Nationalparks zu unternehmen.

Am Nachmittag des 18. August fahren wir durch die Getreidefelder von Minnesota und nehmen natürlich das Abendessen in dem Speisewagen, welcher den Zug auf der ganzen Strecke bis Tacoma begleitet.

V. Tag, Freitag, den 19. August.

Fahrt durch Dacota nach Montana.

In der Nacht überschreiten wir die Grenze von Dacota bei Fargo, einer Stadt von 10 000 Einwohnern, die erst seit 10 Jahren besteht und vor wenigen Jahren noch ein ganz

unbedeutender Ort gewesen. In der Nähe liegt die berühmte Dalrymple Farm, welche im Jahre 1882 aus 27 000 Acres oder 10 800 Hektaren unter Benutzung der besten Maschinen einen Reingewinn von 200 000 Dollars brachte: ein Ergebniss, das bei uns allerdings schwer zu erzielen ist.

Jetzt haben wir die fertigen Staaten hinter uns und sind nunmehr zu den Territorien oder embryonalen Staaten gelangt, welche, so lange sie noch nicht 60 000 Männer über 25 Jahre zählen, vom Congress und dem Präsidenten der Vereinigten Staaten ihre Verfassung und eine Bundesgerichtsbehörde erhalten.

Dacota hat den Namen von seinen streitbaren Indianern, welche auch Nadowessioux, abgekürzt Sioux, d. h. Halsabschneider, genannt werden und uns zum mindesten aus SCHILLER's (übrigens sehr naturgetreuer) Nadowessischer Todtenklage bekannt sein müssen. Im Jahre 1860 zählte Dacota auf seinen 386 000 qkm (das sind 38 000 mehr, als das Königreich Preussen besitzt,) kaum 5000 Einwohner; 1870 schon 14 000; 1874 wurde das Gebiet überhaupt erst, durch General CUSTER, genauer durchforscht; 1880 betrug die Einwohnerzahl 135 000. In den sechs folgenden Jahren kamen 55 000 Einwanderer hinzu. Jetzt wird die Einwohnerzahl auf 325 000 geschätzt. Aber immerhin ist die Bevölkerung noch sehr sparsam; wiewohl sie regelmässig zunimmt, besonders in dem 50 Meilen breiten Landstreifen, welcher von beiden Seiten die Eisenbahnlinie einsäumt. Trotzdem der Winter hier recht streng auftritt, ist das Land von Norddacota doch recht fruchtbar und hauptsächlich für den harten Frühjahrsweizen geeignet, den die Müller von Minneapolis vorziehen. Wir fahren durch Weizenfelder, auf denen die Ernte im Gange ist, durch Prairien und wieder durch Aecker. Die Häuser stehen vereinzelt. Hier und da ist statt einer Eisenbahnhaltestelle nur ein Schild mit Ortsnamen angebracht.

Es folgen ungeheure Grasebenen, nur belebt durch Rinderheerden und die berittenen Hirten. Bündelgras und Salbei kennzeichnen die Prairie und unterscheiden sie von der Wüste. Einsam auf eingeleisiger Bahn rollt der Zug durch die Oede, — für lange Zeit der einzige. Kein Wärterhäuschen, kein Bahnbeamter ist sichtbar. Wenn etwa nach halbstündiger Fahrt wieder ein Haus erscheint, ist es keine Ansiedelung, sondern eine Wasserstelle für die Locomotive. Gemüthlich stehe ich zur Ausschau auf dem Trittbrett des letzten Wagens, die Cigarre im Munde, das Notizbuch und die Karte zur Hand; zur Abwechselung sitze ich auf den Stufen der kleinen Seitentreppen oder ganz am Ende des Zuges und lasse die Beine in die Prairie herunterhängen. Die Gefahr, dass ein Zug uns einhole und zermalme, ist ja nicht vorhanden. Nach halbstündiger Eisenbahnfahrt erscheint wieder ein kleiner Ort. Ein niedliches Schulhaus steht nicht weit von der Bahn. Die Lehrerin — auch für die Buben sind hier meist Damen angestellt! — hört natürlich sofort auf, wenn der Tagesschnellzug, die einzige Abwechselung in der Einsamkeit, erscheint; sie tritt mit ihren Zöglingen heraus ins Freie. Die Häuser des Ortes sind alle von Holz, es ist eine hölzere Bank und Kasse vorhanden.

Die Wagenfahrstrasse neben dem Schienenstrang ist nicht etwa gebaut, sondern einfach ausgefahren, wie es eben gehen will. Sie ist aber ziemlich leer in Dacota. Wenigstens sah ich den ganzen Tag hindurch nur einen einzigen Einspänner mit einem Manne darin, — abgesehen von dem Verkehr auf Eisenbahnhalteplätzen und von den zur Feldbestellung dienenden Gespannen.

Mittags (12^h 20) kommen wir zur Stadt Bismarck, 471 Meilen von St. Paul. Erst im Jahre 1872 ist die Stadt angelegt, an der Flusskreuzung der Eisenbahn, ursprünglich Edwinton genannt, und 1882 zur Hauptstadt des Territoriums

Dacota gewählt. Der eigenhändige Brief des Fürsten Bismarck, in dem er seinen Dank dafür ausspricht, dass die Hauptstadt von Dacota nach ihm genannt worden, ist im Regierungsgebäude unter Glas und Rahmen aufbewahrt.

Der mit einzelnen schon recht stattlichen Ziegelbauten geschmückte Ort hat 4500 Einwohner und eine schöne Lage am Missouri und ist durch Eisenbahn und Dampfschifffahrt geschaffen. Ueber den Missouri, der hier, über 3000 Meilen vom Golf von Mexico, schon über 1000 Fuss breit geworden, hat die Bahn eine grossartige 1426 Fuss lange Brücke aus Eisen und Steinpfeilern mit 3 Bögen von je 400′ Spannweite und mächtigen Zufahrten von je 133′ (für 1 Million Dollars) geschlagen, — die letzte massive Brücke auf der ganzen noch 1500 Meilen langen Strecke bis zum Stillen Ocean. 4 Dampferlinien legen hier an. Ihre tüchtigen Boote gehen fast 2000 Meilen nach Norden und 3000 Meilen nach Süden bis New Orleans. Wir sehen ein Paar auf dem gelben Missouri vor Anker. Wie viel mehr Thatkraft ist hier vereinigt als in einem deutschen Provinzialstädtchen von 4000—5000 Einwohnern!

Es war die letzte wirkliche Stadt, die wir auf der ganzen Strecke bis Tacoma zu sehen bekamen; die einzige, ausser Helena, die auf der Strecke zur Zeit vorhanden ist. Die deutsche Zeitung, welche nach Ausweis des Reisebuches in Bismarck erscheinen sollte, war schon wieder eingegangen und sogar aus dem Gedächtniss der Menschen verschwunden. Die Dinge wechseln schnell im Nordwesten der Vereinigten Staaten.

Bei Mandan am westlichen Ufer des Missouri wird die centrale Zeit, d. i. die des 90. Meridians, von der Bergzeit, d. h. der des 105. Meridians, abgelöst. Der westwärts Reisende stellt hier seine Uhr um eine Stunde zurück. Hier ist noch Land zu haben. Friedlich nebeneinander stehen

2 Häuschen, das eine ist das Landamt der Vereinigten Staaten, das andere das der nördlichen Pacificbahn. Westlich vom Missouri wird das Land welliger. Man nennt die Erhebungen butes (= *buttes*, frz.). Wir sind etwa 2000' über dem Meeresspiegel, ungefähr in der Höhe des 47. Breitengrades, also in der von Constanz und Budapest. Der Boden scheint schlechter zu werden, obwohl noch hübsche Ansiedelungen vorkommen. Die Namen der kleinen Ortschaften sind Hebron und Salem. Fromme Landsleute sind hier mit Hilfe der evangelischen Colonisationsgesellschaft von Chicago angesiedelt. Das Land ist ja nicht unbewohnt, aber doch recht einsam. Der Zug hält mehr, um Wasser einzunehmen, als wegen der kleinen Orte, wo allerdings immer das stolze Wort Saloon an einer Bretterbude prangt, oder ein kleines Holzhaus als Hotel bezeichnet ist. In der ganzen Strecke ist kein Wald zu sehen. Der Theil von Dacota, den wir Nachmittags durchfahren, ist Prairie, theilweise in Acker und Wiese umgewandelt. Nach Gladstone und Dickinson folgen die in den Reisebüchern über Gebühr gepriesenen phantastischen Hügel, Wälle und Kegel, die man als Badlands des kleinen Missouri bezeichnet. (*Terres mauvaises à traverser* von den französischen „Voyageurs" genannt). Nach den geradlinigen Bildungen der Hügel und Terrassen liegt hier eine Wirkung des Wassers vor; vielleicht ist es das ursprüngliche Bett des Missouri.

Mitten in der Einöde, zu Medora, zeigt sich plötzlich eine Schöpfung des in Amerika so verbreiteten Geschäftsgeistes. Es ist die Viehwirthschaft und Grossschlächterei des französischen Marquis de Mora, der Tausende von Rindern sein eigen nennt und einen schwunghaften Grosshandel mit Fleischerzeugnissen betreibt. Den Winter verlebt er mit seiner jungen, reichen, amerikanischen Gattin, Tochter eines deutschen Banquiers, in den feinsten Kreisen ihrer

Vaterstadt New York, den Sommer bringt er auf der öden „Ranch" zu. Hier sind auch reiche Minen sichtbar. Wir befinden uns an der Grenze des Territoriums von Montana. Dasselbe verdankt seinen Namen den Bergen und den Gold- und Silberlagern. Der Bergbau lieferte in 25 Jahren 200 Millionen, jetzt jährlich 25 Millionen Dollars. Auch dieses Territorium ist grösser als Preussen; es hat 378 000 qkm, zählte aber 1880 nur 40 000 Einwohner; 1861 wurde es nach den Goldfunden besiedelt; 1864 bewohnbar, nachdem das Vigilanz-Comité 27 Strassenräuber aufgehängt hatte. Es enthält die Quellen des Missouri und wird vom Felsengebirge in der Richtung von Norden nach Süden durchzogen. Die Bahn durchsetzt die Reservationen der Krähenindianer (3000), die in ihren Ponies (40 000) ein ansehnliches Vermögen besitzen. Montana ist ebenso berühmt durch Viehzucht, wie Dacota durch Weizenbau; es besitzt 900 000 Rinder, 1 200 000 Schafe und 120 000 Pferde. Früher grasten hier auch zahllose Büffelheerden; aber, seitdem im Winter 1881—1882 an 250 000 Häute verschifft worden, ist der Büffel so gut wie ausgestorben. Eine kleine Heerde von 25 Häuptern wird sorgsam im Nationalpark, wo das Schiessen verboten ist, gehegt; die Thiere sind gescheut genug, ihr Asyl nicht zu verlassen. Schon um 10^{h} Abends bei Glendive, 692 Meilen von St. Paul, war die Bahn in das Thal des Yellowstoneflusses eingetreten, der auf einem Hochthal der Felsgebirge im Nationalpark entspringt und in schräger Richtung über 400 Meilen durch die östliche Hälfte von Montana fliessend bei Fort Bufort in Dacota sein klares Wasser mit dem gelben des Missouri vereinigt.

VI. Tag, Sonnabend, den 20. August.

Durch Montana. Nach dem Nationalpark.

Ich erwache bei Fort Custers (um 6 h Morgens, 864 Meilen von St. Paul). Das Fort ist berüchtigt durch das Blutbad, welches die Indianer daselbst unter SITTING BULL im Juni 1876 unter den Unionstruppen angerichtet. (Die amerikanischen Schriften preisen die „brillanten" Erfolge ihrer Soldaten.) Hier machte ich die erste Bekanntschaft eines indianischen — Bettlers. Und diese jetzt so verkommenen und durch die Berührung mit den Europäern dem Untergange geweihten Menschen besassen wahrhafte Römertugend. Was prahlten die Römer mit ihrem einen MARCUS CURTIUS, der sich mit Ross und Waffenschmuck zum Heile des Vaterlandes in den auf dem Forum klaffenden Abgrund stürzte! Hier sind wir dicht bei der Schädelklippe (*Skull-Bluff*), die am jenseitigen Ufer jäh in den Fluss stürzt. Vor 100 Jahren wohnte hier in Hunderten von Zelten ein Stamm der Krähenindianer, unter dem die Pocken fürchterlich hausten. Da erklärten die Weisen, dass 40 Krieger sich dem grossen Geist opfern müssten, um seinen Grimm zu besänftigen. Die Freiwilligen traten sofort vor, verbanden sich und ihren Pferden die Augen und jagten unter kühnem Kriegsgeschrei jauchzend in den mehrere Hundert Fuss tiefen Abgrund; Jahre lang sah man die Gebeine der Braven dort bleichen. Jetzt sehen wir zur Rechten der Bahn den wunderschönen, auf beiden Ufern mit Bäumen besetzten Yellowstone. Statt der rollenden Prairie von Dacota erscheinen nunmehr in Montana zu beiden Seiten des Flussthales niedrige Höhenzüge, oben mit hübschen Tannen bewachsen; und bringen Abwechslung in das Landschaftsgemälde. Um 8 h 40 er-

reichen wir Billings, das malerisch am Flusse liegt, 917 Meilen von St. Paul. Hier beginnt die Dampfschifffahrt; in der Nachbarschaft sind Minen und Steinbrüche. Vor wenigen Jahren existirte nur der Name der Stadt — auf den Karten der Landspeculanten. Jetzt hat sie 2000 Einwohner, elektrisches Licht und Wasserwerke sowie 6 Gasthäuser. Ich bringe den ganzen Vormittag im Freien auf der Plattform zu und schaue Montana, wie es leibt und lebt. Die sandige Hochebene ist mit Gras, gelben Blumen und Salbei bewachsen. Einige Pferde und Kühe kommen in Sicht, hier und da ein kleines Haus, von Zeit zu Zeit grössere Heerden. Die Heuernte ist in bestem Gange. Getreide steht noch, wenigstens theilweise, auf den Feldern. Wir schreiben den 20. August. Es wird auch Mais gebaut. Nördlich wie südlich von der Bahn treten Berge auf mit einzelnen Tannenbäumen. Auch die schneebedeckten Gipfel der Felsgebirge werden schon deutlich. Beim Weiterfahren verengt sich das Thal, die Gegend wird ähnlich der sächsischen (nach dem Führer der wirklichen) Schweiz. Mittags 1 Uhr erreichen wir das 4400′ hoch und malerisch am Eingange zu den Felsgebirgen sowie am Ufer des Yellowstone gelegene Livingstone (mit 1500 Einwohnern,[1] 1032 Meilen von St. Paul) und fahren (von 2^h 20 bis 5^h 20) mit der das Thal des Yellowstone aufwärts in südlicher Richtung verfolgenden, 51 Meilen langen schmalspurigen Zweigbahn, die auch im Jahre 1883 eröffnet ist, nach Cinnabar.

Die Wagen der Schmalspurbahn sind zwar nicht so bequem wie Pullmann's; aber man kann doch, um die Aussicht zu geniessen, auf die hinterste Plattform treten. Allerdings entsteht hier etwas Gedränge. Merkwürdiger Weise wird

---

[1] Diese Zahl ist aus den amerikanischen Quellen entnommen. Nach Lindau ist in dem Jahre der Bahneröffnung die Einwohnerzahl von 50 auf 2600 gestiegen.

hier fast nur deutsch gesprochen. Es sind eben mehrere Landsleute in Billings eingestiegen. Das Thal des Yellowstone, durch welches wir fahren, ist alpenartig. Aber der Abfall der Berge, die um 3000—4000 Fuss das Thal überragen, ist ziemlich kahl, nur mit einzelnen Tannen besetzt. Unten am Flusse stehen auch Weiden und Lärchen. In den Ausweitungen des Thales gedeiht noch das Getreide aufs schönste, so namentlich im „Paradies-Thal", das zwischen 2 Schluchten (*Cannons*) gelegen ist und ehemals ein ungeheurer 1000′ tiefer Gletscher gewesen sein soll.

Auf einer der kleinen Haltestellen entrollt sich ein Bild des westlichen Lebens. In einer kleinen Holzbude war von zwei jugendlichen Bremsern ein Thier bemerkt worden. Ein fein gekleideter Reisender springt vom Wagen herab, winkt jenen, zur Seite zu treten; zieht seinen Revolver aus der Tasche und drückt ihn ab, — doch versagt derselbe unter dem Gelächter der Mitreisenden. Die Bremser haschen das Thier und fangen es auch. Es ist nur ein — Prairiehuhn.[1] Augenblicklich drehen sie ihm den Hals um und bringen triumphirend die Beute in den Zug. Mein Freund aus New York hatte erklärt, dass, den Gesetzen entsprechend, kein amerikanischer Bürger Waffen bei sich trüge. Er konnte, hier im Westen, noch an dem nämlichen Tage sich überzeugen, dass zahlreiche Ausnahmen von der Regel vorkommen.

Der Cinnabarberg hat seinen Namen von einem breiten Streifen rother Farbe, der seine Mitte umgürtet. Aber keine Spur von Zinnober ist hier gefunden worden. Die Südseite dieses kahlen Berges ist von der Spitze bis zur Grundfläche von 2 gewaltigen Wällen durchzogen, die 200′ hoch, 50′ breit, oben 150′ und unten 300′ von einander abstehen; die Steinmasse zwischen diesen Wällen ist fortgewaschen:

[1] Ueber die Prairiehuhnjäger enthalten die amerikanischen Zeitungen ähnliche Witze, wie die unsrigen über die Sonntags-Hasenjäger.

das Volk nennt es des Teufels Rutschbahn (*Devil's slide*). In Cinnabar, einer kleinen Stadt, die seit Beendigung der Bahn besteht, ist grosses Gewühl, um in den Postkutschen (*Concord Coaches*) Platz zu finden, die uns nach dem 6 Meilen entfernten Gasthause bringen sollen. Für Beförderung und Verpflegung in dem Nationalpark hat ja jeder von uns seine 40 Dollars bezahlt. Aber eine kleine Steuer wird uns noch auferlegt. Für jeden Koffer zahlen wir $^1/_2$ Dollar an den Beamten der Postgesellschaft, und der Einfachheit halber, wie er sich ausdrückt, auch gleich noch $^1/_2$ Dollar für die Rückbeförderung.

Wir kommen durch einen ärmlichen Ort, der Stadt (Gardiner City) genannt wird, obwohl die Holzhäuser so hingestellt sind, wie die Kinder es mit ihrem Spielzeug machen, und der auf die einfacheren Reisenden rechnet. Deren giebt es genug. Wir bekommen sie bald zu Gesicht. Sie fahren mit Pferd und verdecktem Wagen 100—200 Meilen weit, um sich im Freien zu vergnügen und die Naturwunder anzustaunen und lagern Nachts im Freien unter Zelten.[1] In unseren dichtbevölkerten Gegenden und bei unseren Polizeimassregelungen ist dies ja ziemlich unbekannt. Es sind wohl meist einfachere Leute, die aber keineswegs arm zu sein brauchen. Sie haben Ofen und Kochapparat, sowie Vorräthe, Betten, Decken und Zelte auf dem Wagen. Einzelne Parteien bestehen nur aus Männern, andere aus Familien. Die Frauen waschen und kochen eifrig. Die Männer ergänzen die mitgebrachten Vorräthe durch Angeln. Die Flüsse wimmeln hier von Fischen, namentlich von Forellen.[2] In anderen Gegenden können sie auch gelegentlich ein Stück Wild erlegen; hier im Nationalpark ist das Schiessen verboten.

---

[1] Man nennt dies *to camp out*.

[2] Leider enthalten sie lange Würmer in ihrem Fleische (*Dibothrium cordiceps*).

(*No shooting* ist an vielen Stellen angeschrieben.) Wir treffen zahlreiche Lager an geeigneten (seitens der Behörden durch Pfeile und Inschriften kenntlich gemachten) Plätzen; manche von grösserer Ausdehnung, ein zeitweilig nomadisirendes Völkchen. Einzelne Parteien sehen sogar recht wohlhabend aus und führen Reise-, Küchen- und Zeltwagen; die Herren haben graue Cylinder, die Damen Federhüte auf. Das Campiren gilt in Amerika für besonders gesund. Uebrigens traf ich im Park auch eine Bande streifender und — wahrsagender Zigeuner an. Dass aber jeder Vergnügungsreisende im Nationalpark campiren müsse, wie in einem deutschen Buche vom Jahre 1887 zu lesen steht, ist wegen der fortschreitenden Entwicklung schon lange nicht mehr richtig.

Der Weg zum Hotel ist einigermassen steil und führt an dem Ufer des Gardinerflusses entlang. Derselbe entspringt im nordwestlichen Theile des Nationalparks (von der *Gallantin Range*), fliesst erst nach Osten, bildet dann einen nach Süden vorspringenden Bogen und schlägt endlich die Richtung nach Norden ein, um ein wenig nordwärts vom Hotel in den Yellowstone einzumünden. Der Gardiner mit seinem steinigen Bett und den grossen Felsblöcken im Wasser sowie die steilen, tannenbewachsenen Felsenufer geben einen leisen Anklang an die Alpen. Das Yellowstone Park oder Mammoth Hot Spring Hotel liegt 6387′ hoch und ist für diese Höhe und für die Neuheit der Einrichtung und des Besuches recht stattlich und sogar imponirend. Die dichtbesetzte Kutsche hält vor dem hölzernen, mit Schattendach versehenen Vorbau, welcher die ganze Längsseite des grossen Gebäudes einnimmt. Man steigt aus, begiebt sich durch die Glasthür in die riesige Halle, schreibt sofort den Namen in das Fremdenbuch und erhält sein Zimmer. Wer spät kommt, muss mit einem Raume in den Nebengebäuden, unter Umständen sogar in einem Zelte vorlieb nehmen.

Die Empfehlungsschreiben der Eisenbahndirectoren, mit denen mein Freund sich versehen hatte, beginnen zu wirken. Der Wirth, Herr WATERS, ein energisch aussehender Herr mit militärischem Spitzbart, Director der ganzen Hotelgesellschaft des Nationalparks und nebenbei Oberst der Miliz von Montana, giebt uns die besten Zimmer, die zu seiner Verfügung stehen: sie sind allerdings, in dem grossen Fachwerkbau, nur mittelmässig; und die Ausstattung einfach, aber besser als z.B. in dem Riffelhause bei Zermatt. Der Wirth erbietet sich, mit uns herum zu fahren und, als wir dies höflich dankend ablehnen, stellt er unserer Partei von 4 Personen einen eigenen Wagen mit Kutscher zur beliebigen Verfügung, ohne einen höheren Preis als die üblichen Fuhrkosten in der Postkutsche. In St. Paul hatte jeder von uns ein „Checkbuch“ im Werthe von 40 Dollars für einen 5 tägigen Besuch des Parks erstanden; jede der drei Mahlzeiten an jedem Tage und jedes Nachtlager kostet je 1 Dollar und hat ein eigenes Blatt im Buche: $5 \times 4 = 20$ Dollars; dazu kommen noch 20 Dollars Fahrgebühr für die Kutschen, die aber postmässig und nicht ganz nach Wunsch des einzelnen Reisenden fahren. Wir erhalten für unsere Bücher einen Creditbrief, in welchem unsere Rechnungen von den einzelnen Hotelverwaltern verzeichnet werden, so dass wir nur einmal, beim Verlassen des Parks, abzurechnen haben und höchstens etwas Kleingeld für Bier, Cigarren und Aufwartung mitzuführen brauchten. Es ist dies immerhin eine ganz angenehme Einrichtung, die für den praktischen Geschäftssinn der Amerikaner spricht. Man denke sich, dass in Europa, z. B. in Chur, der Reisende einen solchen Creditbrief erhielte, die Fahrt nach Pontresina und zurück machte und erst wieder in Chur die ganze Rechnung zu begleichen hätte.

Freilich ist im Nationalpark die Sache nur dadurch ermöglicht, dass alle Hotels, die ausserdem durch Fernsprech-

leitungen miteinander verbunden sind, derselben Gesellschaft gehören; dass ferner für die Normalleistung der Einheitspreis von 1 Dollar eingeführt ist; dass endlich die Gefahr, ein Reisender könne südlich über das Hochgebirge nach Idaho und Utah durchbrechen, nicht vorhanden ist. Mammoth Hot Springs ist schon ein grösseres Hotel, das ausser den Reisenden auch zahlreiche ständige Gäste beherbergt, die zum Curgebrauch oder zum Genuss der Sommerfrische kommen. In der Halle herrscht grosses Gewühl von geputzten Damen und unruhigen Kindern. Es sind da Verkaufsstände für Lichtbilder, Cigarren, Zeitungen, Briefmarken und sogenannte Kunstwerke, natürlich auch eine Oelgemäldeausstellung — amerikanischer Landschaftsmaler. Die Bedienung ist mittelmässig. Neger und Dienstmädchen wetteifern in Lässigkeit.

VII. Tag, Sonntag, den 21. August.

Im Nationalpark von Yellowstone.

Der Terrassenbau. Nach den Yellowstone-Fällen.

Wunderland nennen die Amerikaner ihren Nationalpark. Fürwahr, er ist eine der wunderbarsten Gegenden der Erdoberfläche, selbst für den, welcher Vesuv und Aetna und manches andere gesehen. Es giebt nur wenige wirklich zutreffende Beschreibungen. Ueber der deutschen Literatur des Gegenstandes hat ein eigenthümlicher Unstern gewaltet. Die Verfasser der besten deutschen Bücher über Amerika, erstlich Herzog, sodann Bodenstedt und Lindau, haben den Nationalpark nicht gesehen und somit gar nichts über ihn berichtet. Die Verfasser der „Prachtwerke“ haben ihn auch

nicht gesehen und — unbrauchbare Beschreibungen geliefert, die von Fehlern wimmeln, dem Wichtigen wenig, dem Unwichtigen viel Raum gewähren. Selbst von Hesse-Wartegg, der so viel zuverlässiger als von Hellwald ist, giebt dem Yellowstone einen unrichtigen Ursprung, seinem Cannon eine Tiefe von mehreren tausend Fuss statt 800′, der Rutschbahn des Teufels eine Höhe von 3000′ statt 200′; dem ganzen Park eine so zu sagen alterthümliche Färbung. Das gelehrte, in naturwissenschaftlicher Hinsicht vorzügliche Büchlein von Toula (1887) ist auch nicht aus eigener Anschauung verfasst und darum nicht anschaulich genug; es spricht vom unvermeidlichen Campiren im Freien! Ein ungemein sachkundiger Augenzeuge und der beste Beschreiber in deutscher Zunge ist Deckert; aber mit seinem ästhetischen Urtheil kann ich mich leider nicht völlig befreunden.[1] Sehr ansprechend ist die Darstellung von K. A. von Zittel.

Das französische Werkchen von Joly sagt wenig; dass erst einzelne Bürger der grossen Nation dort gewesen, ist für uns andere von geringem Werthe. Sogar der brauchbare und wichtige, englisch geschriebene Führer durch den Park stimmt nicht ganz mit dem heutigen Zustand.

Die hauptsächliche Literaturquelle ist ein stattlicher Band des geologischen Amts der Vereinigten Staaten. Die einzige wirkliche Quelle für die Beschreibung ist die eigene Anschauung.

---

[1] Die Riesenterrassen findet er mehr wunderlich als schön. Bezüglich der Romantik des Obidianberges ist er enttäuscht. Nachdem Abends zuvor sein Pferd bis an den Bug in den Morast versunken, erscheint ihm Morgens das Gibbongeyserbecken grauenhaft, wie verhext, mehr wunderlich als schön. Erst das untere Geyserbecken macht ihm Vergnügen und die Egeria (*prismatic*) erscheint ihm als Naturschönheit: es ist als müsse die Nymphe aus der Dampfwolke über dem Wasser heraustreten. Die Schönheit des grossen Cannons findet er dämonisch.

Sechs Tage habe ich in dem Nationalpark zugebracht und will versuchen, die Hauptpunkte kurz auseinanderzusetzen. Zwei Dinge wollen wir zunächst berücksichtigen: 1. Das Wunderland ist recht weit entfernt, von Berlin über 10000 km, das ist $^1/_4$ des grössten Erdumfangs. 2. Das Wunderland ist erst seit 16 Jahren bekannt, ja erst seit 3 Jahren regelmässig besucht und mit Gasthauseinrichtungen versehen.

Nachdem seit Anfang dieses Jahrhunderts Pelzjäger von den Wundern der continentalen Wasserscheide in den Felsgebirgen erzählt hatten und — verlacht worden; nachdem seit 1860 auch einige Prospectors, d. h. Goldsucher, dorthin gelangt: hat im Jahre 1871 der Landesgeologe der Vereinigten Staaten Prof. HAYDEN[1] die Gegend wissenschaftlich entdeckt und beschrieben. Auf seinen Antrag wurde das Viereck, das etwa zwischen dem 110. und 111. Meridian westlicher Länge und zwischen dem 44.° und 45.° nördlicher Breite liegt,[2] zum Nationaleigenthum der Vereinigten Staaten erklärt und von der Besiedelung ausgeschlossen. Es ist hauptsächlich aus dem Territorium Wyoming, dem Eldorado der Frauenemancipation, zum Theil auch aus Montana und Idaho ausgeschnitten; 55 Meilen breit von Osten nach Westen und 65 Meilen hoch von Norden nach Süden: umfasst also ein Gebiet von 3575 amerikanischen Quadratmeilen oder 8500 qkm, d. i. mehr als das Grossherzogthum Hessen, oder halb soviel wie der Regierungsbezirk Potsdam.

Wir befinden uns in den Felsgebirgen an der Hauptwasserscheide des nordamerikanischen Festlandes: nach Osten fliesst das Wasser in den Columbiafluss (Oregon),

[1] Leider December 1887 verstorben. — Die Praxis eilt der Theorie voraus. Als HAYDEN hinkam, fand er schon Cabinen und Curgäste!

[2] Genauer von 109° 56′ bis 111° 1′ westlicher Länge (v. Gr.) und von 44° 9$^1/_2$′ bis 45° 2$^1/_2$′ nördlicher Breite.

also in den Stillen Ocean; nach Westen in den Missouri, also in den Golf von Mexico und den Atlantischen Ocean. Wir befinden uns im Nationalpark auf einem Hochthal von 2000—2300 m Erhebung über dem Meeresspiegel, d. h. in der ungefähren Höhe der Alpenpässe, wie des St. Gotthardt. Die umgebenden Gipfel ragen bis 4000 m empor. Das Land ist rauh und unwirthlich; die Nächte sind selten frostfrei. Ackerbau ist deshalb ausgeschlossen; aber schöne Grasflächen und Wälder von Nadelhölzern sowie von Ahorn, Pappeln und Weidenbäumen erfreuen das Auge, welches, an die tiefere Vegetationsgrenze der Alpen gewöhnt, staunend den Baumwuchs mit den Angaben des Aneroïdbarometers vergleicht. Den klaren Himmel, die erfrischende Luft, die schneebedeckten Berge, die blauen Seen, selbst die mächtigen Wasserfälle und die Schluchten, die Cannons, kann man auch anderswo finden; aber wo findet man 3000 heisse Quellen und 62 mächtige Geyser? Island und Neuseeland werden von dem neuen Wunderland in den Schatten gestellt.

Der überaus merkwürdige Terrassenbau der heissen Riesenquellen (*Mammoth hot springs*) liegt $3^1/_2$ Meilen oberhalb der Mündung des Gardinerflusses in den Yellowstone. Die Ablagerungen, welche hauptsächlich aus Kalk bestehen, nehmen über 3 Quadratmeilen (= 8 qkm) ein; die frischeren Theile mit noch lebendigen Quellen 170 Acres (= 68 Hektaren). Sie liegen 2 Meilen westlich vom Gardiner, in den ihr Wasser abfliesst; die obersten Quellen sind über 300 m oberhalb seines Wasserspiegels. 53 Quellen sind vorhanden, deren Temperatur von 30—74° C. wechselt. Stufe über Stufe zieht sich die Ablagerung den Abhang hinan. Der Untergrund besteht aus Sandstein und Schiefer; darunter liegen wohl Kalke der Steinkohlenformation: auf diese wird der in den Quellen gelöste kohlensaure Kalk zurückzuführen sein. Das heisse Wasser tritt in verschiedenen Höhen zu

Tage, meist als Sprudel inmitten eines kleineren oder grösseren Brunnens (oder auch eines tief blauen Sees); indem es abfliesst, bildet es immer neue Lagen von Kalk. Das Ganze sieht von weitem aus wie ein Gletscher. Die weisse Farbe hebt sich ab von den dunklen Tannenbäumen. Aber der aufsteigende Rauch — während unten im Thale des Morgens Eiskrusten zu finden sind! — belehrt uns über die vulkanische Natur der Bildung. Näher herangekommen, weiss man nicht, was mehr zu bewundern ist, die Schönheit der ganzen Bildung, die Feinheit der einzelnen Theile, welche den zartesten Spitzen oder schönsten Tropfsteingebilden und Eiszapfen gleichen; oder die Frische der Färbung, die in Glanz, Harmonie und zarter Abtönung vom reinsten Weiss zum lieblichsten Roth kaum ihres Gleichen findet. Ueberhaupt ist ja, nachdem die berühmte Kieselsinterterrasse zu Tetarata auf Neuseeland in der Nacht vom 9. zum 10. Juli 1886 leider durch einen grossen vulkanischen Ausbruch zerstört worden, nur noch in den Quellenterrassen von Hierapolis (heute Pambuk Kalessi, d. h. Baumwollenschloss) 190 km südöstlich von Smyrna das einzige bekannte Gegenstück zu unseren Stufenbildungen vorhanden, soweit man bisher die Erdoberfläche durchforscht hat.

Die hauptsächlichen Terrassen der Mammuth-Quellen erheben sich 200′ über den Thalgrund. Hier und da sind auf ihnen schon mächtige Bäume gewachsen. In dem nordwestlichen Winkel der Hochebene, auf der die Stufen sich aufbauen, ragt eine einzelne Säule empor, 45′ hoch, unten 20′ dick, ein erloschener Geyser, Riesengrab genannt und aus verschiedenen Lagen von Kalksinter zusammengesetzt. Eine kleinere Säule daneben wird wegen ihrer Form, welche an die phrygische Kappe erinnert, Freiheitsmütze genannt und besteht gewissermassen aus übereinander gelegten Sinterdüten. Tiefe Spalten durchsetzen diese Bil-

dungen, die leider allmählich zu zerfallen drohen. I
deutschen Buche heisst es vom Riesengrab: Seine
sind zu steil und glatt, um es besteigen zu können.
Ausspruch ist sonderbar. Wer unternimmt es, ein
losen, aufrecht stehenden, ganz morschen Baumst
— besteigen! Uebrigens würden die mit der Ueberw
der „Formationen“ betrauten Soldaten jeden, der e
thörichten Versuch wagen wollte, sofort aus de
entfernen.

Morgens früh verlassen wir das Hotel und
den Terrassenbau empor. Eine Stufe erhebt sic
der anderen, schier endlos. Das Ganze erinnert
künstlichen Fontainen, z. B. Trevi in Rom. N
die natürlichen Wasserbecken weit schöner. Eini
10′ hoch und ebenso breit, andere klein und sei
jedem Becken sammelt sich das von oben herabstr
Wasser und fliesst allmählich über den abgerundete
der Einfassung weiter in die Tiefe. Die höheren T
haben Randverzierungen wie von gefrornen Wass
Die Ränder einiger Becken sind wie mit den feinsten
geweben geschmückt.

Die Wasserabflüsse zeigen herrliche Farben; d Rinne
ist gelb, von rothen Streifen umsäumt. Diese Farben
rühren von pflanzlichen Bildungen her, von Algen und
Conferven.

Die Natur entfaltet allenthalben ihr reichstes Leben, wo
es nicht von der Siedehitze oder Eiskälte unterdrückt wird.
Ja nicht blos in den Abflüssen, wo das Wasser schon erheblich abgekühlt ist, sondern bereits am Rande der Quellbrunnen, wo die eingetauchte Hand wegen der empfindlichen
Hitze schnell wieder zurückgezogen werden muss, entwickeln
sich gefiederte Bildungen, wie feine Cashmirwolle, die nicht
anorganische Kalkabscheidungen, sondern pflanzliche Wesen

chtigsten Quellen sind ganz oben in-
n Brunnens oder Sees von 200′ und
aus 3 Theilen besteht. Das Wasser
ganz durchsichtig. Wo die Quelle
scht Siedehitze; aber schon in kleiner
st die Temperatur viel geringer. Sahen
weiggerüst, das ein Rheumatiker zeltartig
innens sich zurechtgemacht. Der Mann
em warmen Wasser und soll von seinem
Beim Umherwandern auf der Höhe
Acht nehmen, da die Kruste zwischen
gefährlich dünn ist.

sser den Naturschönheiten auch noch
eiten, auf welche die Führer den Haupt-
der Quellen ist schweflig. Aus einem
uss weit ist, kommt ein Strom heissen
rgabwärts fliessend, auf mehrere hundert
Zu den schönsten Sinterbildungen gehört
Name giebt die Beschreibung. Auf einem
Höhe, der 3/4 Acre einnimmt, liegt der
en, ein weisses Becken mit gelbrothen,
schön von Sta..ktiten umsäumten Rändern, gefüllt mit wunderbar tiefblauem, durchsichtigem Wasser, dessen Temperatur am Rande des Beckens 63 1/3° C. beträgt. Das überströmende Wasser fällt über eine 8′ hohe, mit Stalaktiten besetzte Wand und gelangt in tiefere Wannen; unter günstigen Umständen bildet es einen Kalkabsatz von 1/16 Zoll in 4 Tagen. Eine Kalkbildung hat entfernte Aehnlichkeit mit einem halbbegrabenen Menschen; man sieht den Leib

1 SCHÖNLEIN hat schon 1835 gefunden, dass in den 55° C. heissen Quellen von Baden im Aargau eine Alge (*Oscillatoria*) wächst; andere wurden in den Rinnen des abfliessenden Sprudels zu Karlsbad bei 55 und 56° und in den Quellen von Albano bei nahezu 60° C. gefunden.

und die beiden Schenkel; es wurde, wenn ich nicht irre, als Amor's Grab bezeichnet.

Die hauptsächlichen, noch thätigen Quellen sind etwa 1 Meile vom Gardiner entfernt. Zu dem Flusse gelangt man über einen abschüssigen Weg, welcher zumeist über die Terrassen erloschener Geyser führt, und durch Gestrüpp und Gehölz. (Der ehemalige Mittelpunkt der Quellen lag näher zum Flusse.) Jetzt wachsen darauf stattliche Tannen, die über 100 Jahre alt sind. Ihr blühendes Aussehen bildet einen lebhaften Gegensatz zu den viele Fuss tief eingebetteten und von Kalksinter wie von Winterschnee bedeckten, abgestorbenen Bäumen in der Nähe der jetzt thätigen Quellen.

Kaum hatten wir das Hotel in der Richtung nach dem nahen Terrassenbau verlassen, so schloss sich uns ein Soldat der Vereinigten Staaten an, der unaufgefordert und in der liebenswürdigsten Weise den Führer und Erklärer machte. In der That wirkt er als Aufsichtsbeamter und hat das Naturwunder vor Beschädigung zu schützen. Zu diesem Behufe ist dicht neben dem Hotel ein kleines Barackenlager für leichte Reiter errichtet, welche zu Pferde den Park durchstreifen und auch einzelne Mannschaften zu Fuss mit der Ueberwachung der Terrassen beauftragen. Unser Führer fängt gleich an, fliessendes Deutsch mit uns zu reden. Er ist ein Hesse, noch sehr jung, der hier fern von dem Vaterlande zu dem — fünfjährigen Dienste sich verpflichtet hatte! Uebrigens waren von den 4 Soldaten, die ich hier in dieser Gegend kennen lernte, drei Deutsche oder von deutschen Eltern geboren: nur der Feldwebel war Amerikaner.

Die Ueberwachung des Nationalparks ist recht einfach geordnet. Das Gesetz, welches Sammeln von Präparaten, Zerstören der Bildungen, Abhauen und Verbrennen der Wälder, Schiessen im Park und dergl. verbietet, ist fein säuberlich schwarz auf weiss, mit nicht sehr grossen Buch-

staben gedruckt und sowohl im Gasthause angeschlagen als auch vielfach im Walde an Bäume genagelt.

Der oberflächliche Betrachter denkt, das wird nicht lange halten; wer aber genau zusieht, erkennt leicht, dass es auf Leinwand gedruckt ist. Bei den Terrassen sind auch Holztafeln angebracht mit der Inschrift: *Don't write upon the Formation.* Narrenhände haben schon im Alterthume gekritzelt, wie die Ausgrabungen von Pompeji beweisen; sie kritzeln auch in der neuen Welt. Im Walde liest man noch andere, weit wichtigere Inschriften; namentlich recht häufig: *Exstinguish your fires.* Die Fahrlässigkeit der Campirenden hat schon manchen Waldbrand angefacht. Ferner: *No shooting.* Aber nicht blos Verbote sind angeschrieben, sondern auch nützliche Winke. Hier und da sind Wegweiser mit Pfeil angebracht, um gute Lagerstätten nachzuweisen: *Good camp, fresh Water.* Uebrigens würde die Handvoll Soldaten nicht genügen, um die Ordnung in dem weiten Gebiete aufrecht zu erhalten, wenn nicht die Bürger vom Geiste der Gesetzlichkeit durchdrungen wären.

Gleich nach dem Frühstück wird unser Wagen angeschirrt. Unser Kutscher wird allgemein (denn hier im Nordwesten hat jeder seinen Necknamen,) der Geyser-Bob genannt; er soll einmal, des süssen — Whisky voll, in ein Geyserloch hineingefallen und gar zu einem anderen wieder herausgekommen sein; er selber mochte den geschichtlichen Grund dieser Sage nicht gern berühren. Es war ein wettergebräunter, nicht mehr junger Hagestolz, der (ausser Trinkgeldern) während der Reisezeit, vom 15. Juni bis zum 1. October, monatlich seine 150 Dollars verdient; im Winter aber fortwandert, um andere Thätigkeit zu suchen. Für seine Verhältnisse und Erziehung gar nicht so übel, und voll Humor; wie er selbst sagte, mit allen Lastern behaftet, da er Tabak kaut (jährlich 1 Centner!), Tabak raucht und Whisky trinkt;

jedenfalls ein wegekundiger und erfahrener Führer im Nationalpark, der über alles die genaueste und, wie es schien, immer richtige Auskunft zu geben vermochte. Wir fahren ab in südlicher Richtung, nach dem Norris Geyserbecken. Der allererste Eindruck ist ein peinlicher und ungewohnter für den Europäer; der Waldbrand hat in den Theilen des Parks, durch die zunächst unser Weg führt, fürchterlich gewüthet: die verkohlten Stämme und Stangen stehen noch aufrecht, unten vom Boden aus beginnt es wieder zu grünen und zu wachsen. Auch weiterhin, beim Schwanensee, sind die Bergabhänge mit zahllosen (durch Windfall oder Lawinensturz) niedergebrochenen und abgestorbenen Baumstämmen bedeckt, ohne dass man Spuren einer ordnenden Hand wahrnimmt. Trostlos ist dieser Mangel jeder vernünftigen Forstwirthschaft, welche nicht blos die früher begangenen Fehler zu vermeiden, sondern auch für die Zukunft zu sorgen hätte. Als unser Landsmann Karl Schurz in seiner Stellung als Minister des Innern den Wäldern seine Fürsorge zuwandte, wurde er von den Yankees höhnend als Forstmeister bezeichnet.

In das Thal des Gardiner gelangen wir durch eine Schlucht, die das goldene Gatter genannt wird. (*Golden gate.*) Auf der einen Seite der Schlucht ist die aus Holz gebaute Fahrstrasse an dem Felsen befestigt; der gelbbraune Stein, mit grünem Moos und gelben Flechten bedeckt, starrt senkrecht empor; der Fluss rauscht in der Tiefe. Der Wasserfall des 7300′ über dem Meeresspiegel belegenen West-Gardiner wird sichtbar. Auf Kingman's Pass überschreiten wir die Höhe und erblicken den schneebedeckten Bell Peak (10 330′). Die Hochebene ist schön grün und mit Tannen bewachsen. Wir treffen zahlreiche Lager von Vergnügungszüglern zweiter Classe, kommen bei dem niedlichen Schwanensee vorbei, durchfahren einfach einen zum

Gardiner gehörigen Fluss und gelangen zu der im Tannenwald gelegenen Krystallquelle, woselbst uns der Kutscher natürlich einen frischen Trunk kredenzt.

Hier treffen wir Herrn Waters mit seiner Familie; das 8jährige Töchterchen war munter auf dem Ponny hierher geritten.

Die nächste Merkwürdigkeit ist der Obsidianberg. (*Obsidian or volcanic glasscliffs.*) Ich verstehe nicht, warum ein deutscher Reisender so abfällig über denselben urtheilt. Die Klippen steigen an der Ostküste des Bibersees senkrecht wie Basalt empor. Ihre Höhe beträgt 250′, ihre Länge 1000′. Sie haben auf der ganzen Erdoberfläche nicht ihresgleichen. Das vulkanische Glas glänzt im Sonnenschein wie polirte Steinkohle und ist ganz dunkel. Vielfach ist das schwarze Gestein von weisslichen oder gelblichen Adern durchzogen. So auch in den Stücken, welche man am Wege findet. Denn die Strasse ist über die Glasblöcke gebaut. Dies vollführte Oberst Norris, indem er mächtige Feuer über den grössten Blöcken anzündete und die stark erwärmten Massen plötzlich durch den Wasserstrahl abkühlte; hierdurch zerbrachen die Blöcke in Stücke, die man bequemer handhaben konnte: so wurde eine Strasse von 1000′ Länge hergerichtet, wohl die einzige, die über Glas führt.

Obsidian ist eine Art von Lava, welche nach Plinius zuerst in Aethiopien gefunden wurde. Es heisst Plin. nat. hist. XXXVI, 196 (Ed. Sillig V, 372): *In genere vitri et obsiana numerantur ad simitudinem lapidis, quem in Aethiopia invenit Obsius, nigerrimi coloris, aliquando et translucidi, crassiore visu atque in speculis parietum pro imagine umbras reddente. Gemmas multi ex eo faciunt; vidimus et solidas imagines divi Augusti, capaci materia hujus crassitudinis, dicavitque ipse pro miraculo in templo Concordiae obsianos quatuor elephantos . . .*

Xenocrates obsianum lapidem et in India et in Samno Italiae et ad oceanum in Hispania tradit nasci. Fit et tincturae genere obsianum ad escaria vasa, et totum rubens vitrum atque non translucens haematinum appellatum; fit et album et murrina atque hyacinthos sapphirosque imitatum et omnibus aliis coloribus. . . .

Dass das Wort ὀψιανός (*Opsianos*) eine lichtreflectirende Marmorart bedeutet, wie der Führer behauptet, (*Official guide to the Yellowstone National Park*, St. Paul 1887, p. 40,) ist ein vollständiger Irrthum und kann weder durch die obige Stelle des Plinius noch durch die Wörterbücher noch durch den Geist der griechischen Sprache gestützt werden; denn ὀψέ heisst nur spät, nicht aber zurück (ὀπίσω). Allerdings ist der „späte" Entdecker des Minerals (Ὄψιος wohl auch nur eine der Fabeln, welche der gute Plinius sich hat aufbinden lassen. Der Name Obsidian ist falsche Lesart für Obsian, aber heutzutage der allein gebräuchliche.

Der Obsidian ist (nach dem Handwörterbuch der Geologie von Kenngott, Breslau 1885, II, 43) ein kieselsäurereiches, aber wasserfreies Glas; als glasiges Erstarrungsproduct theils liparitischen, theils trachytischen Magmas anzusehen. Danach schwankt der Gehalt an Kieselsäure zwischen 60 und 70 Procent. In der Regel zeigt der Obsidian dunkle, fast schwarze Farbe, in dünnen Splittern rauchgraue; jedoch kommen auch braune, braunrothe und fast farblose, künstlichen Gläsern vollkommen gleichende Arten vor. Blasige, schaumige Obsidiane sind Bimssteine. Oft wechseln Lagen dichten Glases mit solchen porösen ab. (*Eutaxite.*)

Da der Obsidian entschieden durch Erstarrung einer heissflüssigen Masse entstanden ist, wird er auch als vulkanisches oder Lavaglas bezeichnet. Seine Härte schwankt zwischen der des Feldspathes und der des Quarzes, sein

specifisches Gewicht ist 2,5. Chemisch ist er zusammengesetzt aus Kieselerde, ferner aus Thonerde, Kalkerde, Eisenoxydul und etwas Natron oder Kali. Man findet Obsidian an thätigen oder erloschenen Vulkanen, am Vesuv, auf den Liparischen Inseln, auf Santorin, Island, in Mexico. Die Azteken benutzten ihn zu Lanzen- und Pfeilspitzen, auch zu den Messern für ihre Menschenopfer. Aehnlich die Indianer, welche in der Gegend des Nationalparks hausten; hier und da findet man noch Reste ihrer Werkzeuge.

Der den Obsidianklippen benachbarte Bibersee (*Beaver Lake*) ist ein wundervolles Wasser, 1 Meile lang, 1/2 Meile breit, mit schönbewachsenen Ufern; von den Bibern gebildet, welche den einfliessenden Bach durch 30—40 deutlich sichtbare, in schöngeschwungenen Linien angelegte Dämme gestaut haben. Biberbauten und Burgen kennt man ja hinreichend, obwohl sie in unseren Gegenden nicht mehr zu sehen sind; aber erwähnenswerth scheint mir, dass die nordamerikanischen Indianer dem Biber eine unsterbliche Seele zuschreiben und ihn zum Gegenstande zahlreicher, zum Theil ganz geistvoller Fabeln machen.

Sowie wir die Passhöhe zwischen Gardiner und Madison, einem der drei Quellströme des Missouri, hinter uns haben, (auf der Karte finde ich Hibbard's Pass, 7500′ hoch;) erblicken wir den Brüllberg (*roaring mountain*) mit vier rauchenden Oeffnungen auf dem Gipfel und die ersten thätigen Geyser. Wir sind im Norrisbecken. Dasselbe gilt für das älteste und höchste[1] im Park und enthält zahlreiche heisse Quellen und Kochbrunnen. Der Inhalt der letzteren zeigt die merkwürdigsten Farben, von schneeweiss durch schwefelgelb bis kohlschwarz. Brodelnde Bratpfannen, Fumarolen und Solfataren sind zahlreich vertreten, ebenso

[1] 7527′, gegen 7372′ beim alten Getreuen im oberen Geyserbecken.



Farbentöpfe, die fortwährend unter geräuschvollem Sprudeln den verschiedenfarbigen Brei aufkochen. Dampfwolken und Schwefeldünste steigen aus dem Erdboden in die Höhe, so wie die Alten sich den Eingang zur Hölle ausgemalt haben. Unter der Erde dröhnt und rauscht, gurgelt und brodelt es unaufhörlich. Wo das Wasser nicht empordringt, kocht es in der Tiefe. Vorsicht ist beim Wandern über die dünne Erdkruste nothwendig. Dampfventile, die wie diejenigen an unseren Locomotiven und Dampfschiffmaschinen pfeifen und heulen, sind mit schönen Schwefelkrystallen geschmückt. Ein misstrauischer Europäer, der ein einzelnes Gebilde der Art unvermuthet zum ersten Mal zu Gesicht bekommt, könnte schon auf den Gedanken verfallen, dass die unternehmenden Yankees zur Anlockung der Reisenden einen Dampfkessel unter der Erde eingemauert hätten. Aber die genauere Betrachtung des Ganzen belehrt ihn eines besseren und überzeugt ihn, dass er auf einem der merkwürdigsten Plätze der Erdoberfläche sich befindet. Auf der Höhe der Erhebung ist der mächtige Schmutzgeyser (*mud geyser*), dessen Ausbruch wir erst bei der Rückreise zu beobachten Gelegenheit fanden. Der Smaragd ist ein schöner Brunnen, der Monarch ein mächtiger Springquell, der einmal in 24 Stunden für 20 Minuten aus seinen drei Oeffnungen gewaltige Wassermassen gegen 100′ emporschleudert.

Unser Mittagessen erhalten wir im Norris-Hotel, einem kleinen, ganz neuen Holzhause; das frühere war erst vor wenigen Wochen niedergebrannt.

Nach Tisch vertauschen wir die südliche Richtung mit der östlichen, um unser Nachtquartier (Falls-Hotel) zu erreichen.

Zunächst gelangen wir in das Wasserfallbachthal (*Cascade creek valley*), 7912′ hoch. Der Wasserfall liegt wie

ein zarter weisser Schleier auf dem schwarzen Fels, der hier und da inselförmig inmitten des weissschäumenden Wassers nackt zu Tage tritt. Friedliche Stille herrscht auf den Hochwiesen. Im ganzen sind doch nur wenige Menschen in dem ungeheuren Park zu erblicken. Freilich ist es erst das dritte Jahr des regelmässigen Besuches. Für das Jahr 1887 rechnet man auf 7000 Besucher; in dem Fremdenbuche eines der kleinen Gasthäuser fand ich aber erst dreitausend verzeichnet. Alles ist noch neu und im Werden. Das Gasthaus, dem wir jetzt zustreben, wurde erst im vergangenen Jahre an Stelle des früheren Zeltunterschlupfs errichtet.

Unser Weg führt durch Tannenwald (gegen 8000′ hoch), ist aber ziemlich staubig. In der Einsamkeit treffen wir ein Lager von Wegearbeitern; es sind 3 Deutsche, 3 Irländer, 2 Schweden und nur 1 Amerikaner. Das Holz und Gestänge, das im Walde am Boden liegt, macht einen schlimmen Eindruck; alles dürr und verrottet.

Nachdem wir noch einen schönen Blick auf den Yellowstonefluss gehabt, erreichen wir gegen Abend das Wasserfall- oder Riesenschlucht-Gasthaus (*Falls or Grant Cannon Hotel*).

Zunächst finden wir trotz der telephonischen Anmeldung keinen Platz; nachher erhält die Dame ein Zimmer, die Herren werden in den Gemächern der früher gekommenen Männer untergebracht. Ich schlafe auf schmalem Feldbett (nachdem ich noch Abends den oberen Fall des Yellowstone besucht,) in dem Zimmer des Malers, welcher diese herrliche Gegend auf Leinwand verhunzt und ohne Besinnen sich für den — dritten Maler Amerikas erklärt. Die flatternde Fahne seines Malerzeltes am jähen Abgrunde brachte am folgenden Tage mein Pferd zum Scheuen und mich beinahe in Lebensgefahr.

VIII. Tag, Montag, den 22. August.

Yellowstone Cannon. — Nach Lower Geyser Hotel.

Südöstlich von der Südostecke des von dem Nationalpark gebildeten Rechtecks entspringt der Yellowstone- oder Gelbsteinfluss von demjenigen Theile des Felsengebirges, den man mit dem Namen der Shoshone- oder Yellowstone-Berge belegt. Sein Unterlauf beträgt 50 Meilen. Hierauf tritt er in den Yellowstonesee, der 7788′ über dem Meeresspiegel im Schoosse schneebedeckter Berge liegt. Also fast 2000′ höher als im Engadin der Silvaplanasee; „mit Ausnahme des Titicacasees in Südamerika ist Yellowstone der höchstgelegene grosse See der Erde“. Zwischen dem See und dem oberen Wasserfall (unserem jetzigen Standorte) strömt der Fluss zunächst durch ein breites Thal mit niedrigen, grasbedeckten Ufern; erst eine Meile, bevor er das nordwärts dräuende Gebirgshinderniss überwindet, verengt sich plötzlich das Thal, und der Strom stürzt sich über Fels und Riffe in schönen Cascaden, bis er endlich den tollkühnen Sprung unternimmt in den grossen Cannon,[1] den er auf eine Strecke von 20 Meilen durch den Fels gegraben hat. Das dumpfe Brausen des oberen Falles ist lange zu hören, bevor das Auge den Wassersturz erblickt; die Klippen, welche den Strom einengen, sind 200—300′ hoch; ihr Breitenabstand misst 80′. Mit gewaltiger Wucht stürzt die ungetheilte Wassermasse 112′ herab und sendet beim Zurückprallen so bedeutende Wolken von weissem Schaum empor, dass das

[1] Cannons, wörtlich Röhren, heissen in Mexico und in den Vereinigten Staaten die eigenthümlichen, tief eingeschnittenen Flussbetten mit hohen senkrechten Uferwänden.

untere Drittel des Falles dem Blicke ganz entzogen bleibt. Der Fall ist voll Leben und Bewegung und vom künstlerischen Standpunkte aus höchst anziehend. Die wildromantische Umgebung der dunklen Tannenwälder hält ihn verdeckt, bis er plötzlich in seiner ganzen Schönheit sich uns entschleiert. Der Abstand des oberen Falles vom unteren beträgt nur $^1/_2$ Meile. Stürmisch bahnt der Fluss sich seinen Weg zwischen den hohen, tannenbewachsenen Klippen, über Felsen und Riffe, um dann plötzlich mit einem Sprunge von 350′ Tiefe in den Abgrund des grossen Cannons einzudringen. Das Wasser fällt mit gewaltigem Schwunge in ein rundes schäumendes Becken, das von 800′ hohen, steil aufragenden Klippen umgeben ist. Es sieht so aus, als ob in dem gewaltigen Absturz die Wassermasse nicht zusammenhalten könne und sich in einzelne Streifen von glänzendem Schaum auflöse: aber unten ist der Aufprall doch so heftig, dass mächtige Wassersäulen und Wolken emporsprühen und weit hinauf die Klippen benetzen, an deren steiler Wand Moose und Flechten in allen Schattirungen von Grün, Roth und Braun durch das befruchtende Nass gespeist werden. Rasch enteilt der Strom durch eine enge Schlucht und erscheint von der Höhe des Ufers wie ein Silberband in der Tiefe des gewaltigen Cannon, bis er hinter den gewundenen Wänden desselben dem verfolgenden Blick entschwindet. Wir reiten des Morgens zum grossen Fall; ein Freund und Fachgenosse aus Cincinnati, der von unserem Kommen wusste und uns in dem Waldgasthause freundschaftlich aufgelauert, begleitet uns mit Frau und Tochter. Ein Saumpfad leitet zu einer Klippe, eine Meile unterhalb des Falles. Wer schwindelfrei ist, hat von hier aus den besten Blick auf den wilden Waldbach und auf beide Seiten des Cannon. Begeisterungspunkt heisst unser Standort (*Inspiration point*); ein anderer, der dem Falle näher liegt, Ausschaupunkt (*Look*

out point). Die Gegend übertrifft alle Erwartungen des Reisenden, der allerdings auf dem so langen Wege über Dacota und Montana durch majestätische Naturschönheit nicht gerade verwöhnt wurde. Aber selbst wer in Alpen und Gletschern, in nördlichen und südlichen Ländern Europas viel Schönes zu schauen das Glück gehabt, wird zugestehen müssen, dass hier ein eigenartiges Naturwunder vor seinen Blicken sich aufthut. Von den oberen Fällen ab über eine Ausdehnung von 8 Meilen zeigt der Cannon die merkwürdigste Anordnung von Felsen und Klippen, die gelegentlich alle möglichen Arten von Thürmen und mittelalterlichen Schlössern mit Adlerhorsten darstellen und die durch die ganze Ausdehnung der tiefen Schlucht in den verschiedensten Farben strahlen: in Farben, welche die abwärts eilenden heissen Quellen in Jahrtausenden hervorgerufen haben. Roth und Gelb geht durch die zartesten Tönungen in blendendes Weiss über. An einzelnen Stellen ist der Absturz des Felsen ganz senkrecht; an anderen steigt er wie auf gothischen Bögen hinab in die Tiefe. Die Schluchten wie die Gipfel sind mit düsteren Tannen bewachsen. Ganz unten strömt das silberklare Wasser.

Nach Mittag fahren wir fort, erst in südlicher, dann in westlicher Richtung, um das Gasthaus im unteren Geyserbecken, am Feuerlochfluss, (*Lower Geyser or fire hole Hotel*) zu erreichen.

Wir fahren durch Hochgebirgswiesen (HAYDEN's Thal), erblicken den Schwefelberg (*Mount sulfur*), einen Farbentopf, verschiedene kochende Quellen und Solfataren. Ein merkwürdiges Naturschauspiel ist ein starker Hagelschauer in dieser Höhe; das Aneroïdbarometer zeigt 8100′. Bald wird das Wetter wieder schön. Die Hochebene ist gut begrast und bewaldet. Gegen Abend erreichen wir das kleine hölzerne Gasthaus. Dasselbe ist sehr besetzt; aber wir er-

halten die telephonisch vorher bestellten Zimmer. Ein muntres Leben herrscht Abends in der geräumigen Halle am lodernden Feuer.

IX. Tag, Dienstag, den 23. August.

Das untere, mittlere und obere Geyserbecken.

Von dem unteren Geyserbecken fahren wir durch das mittlere nach dem oberen und wichtigsten, in dessen Gasthause wir zu übernachten gedenken.

Diese drei Geyserbecken liegen an einem kleinen Flusse, Feuerloch (*Fire hole river*) genannt, welcher oberhalb der Südwestecke des Parks von der continentalen Wasserscheide entspringt, nach Norden fliessend einen östlichen Zustrom (*East fork*) aufnimmt und etwas nördlich vom Gasthause des unteren Geyserbeckens in den Madison sich ergiesst.

Das untere Geyserbecken liegt südlich von der Vereinigung der Ostzinke mit dem Hauptast des Feuerlochflusses. Das ganze Gebiet umfasst 30—40 Quadratmeilen, über welche die Quellen gruppenweise vertheilt sind. Dr. Hayden zählt in seiner Beschreibung 693 heisse Quellen und 17 Geyser auf.

Der mittlere Theil des Thales ist eine Ebene, theilweise mit Bäumen bewachsen, grossentheils aber nackt, bedeckt mit Quellablagerung oder Sumpf. Die Erhebung über den Meeresspiegel beträgt 7250′, die umgebenden Hügel, welche starken Baumwuchs tragen, steigen noch um weitere 3—400′ in die Höhe.

Das untere Becken ist anschaulicher als das obere; es enthält mehr Quellen, jedoch nicht so mächtige.

Schon von weitem sieht man den Rauch, der in einzelnen Säulen aus dem ganzen Becken emporsteigt; näher gekommen, unterscheidet man zahlreiche sprudelnde Quellen und Kochbrunnen, die gleichfalls Rauch entsenden und gewöhnlich von einem Ueberschwemmungsgebiet umgeben werden. Sehr schöne Inkrustationen sind an den erloschenen Geysern gebildet. Wir steigen aus dem Wagen und betrachten Springquell (*Fountain*) Geyser, den mächtigsten des ganzen Beckens.

Von weitem erschien er dampfend, wie die Vesuvspitze. Ueber Inkrustationen treten wir näher heran. Weisser schwefliger Dampf steigt empor von dem Wasserbecken, erlaubt uns aber doch einen schrägen Blick durch das prachtvoll grüne Wasser bis auf den Grund; nur in der Mitte hat das Becken eine bedeutende Tiefe: dort ist die Geyserröhre. Das Becken hat 30′ Länge und 20′ Breite und geht durch eine schmale Einengung in ein grösseres von 100′ Länge und 120′ Breite über. Alle 4 Stunden arbeitet der Geyser; sein Ausbruch, der mitunter eine Stunde lang andauert, ist zuckend; eine grosse Wassermenge wird 10′ hoch geschleudert, während einzelne Strahlen 50′ hoch emporsteigen.

Wir betrachten auch einen Farbentopf (*paint pot, mud caldron*): weisser Schlamm, aus kieselsaurer Thonerde bestehend, füllt ein (60 × 40′) grosses Becken; allenthalben kocht die Masse blasig auf; an einzelnen Stellen spritzt sie hoch empor. Wo man auch steht, überall hört man Zischen, Sprudeln, Kochen.

Ohne weiteren Aufenthalt legen wir die 10 Meilen lange Strecke vom unteren Geyserbecken durch das mittlere zum

oberen zurück, indem wir auf der Fahrt soviel wie möglich von den merkwürdigen Eindrücken in uns aufnehmen.

Das mittlere Becken liegt in dem Thale des Feuerlochflusses, ist etwa 1 Meile lang und 1/4 Meile breit und enthält wichtige Geyser und heisse Quellen.

Excelsior Geyser besitzt ein (300′ × 200′) grosses, tiefblaues Becken; er kann durch seinen 100—300′ hohen Ausbruch die Ufer überströmen und die Wasserhöhe des etwa 100 Ellen breiten Flusses bedeutend vergrössern, sodass derselbe sich in einen rauschenden Heisswasserstrom umwandelt und Steine von 100 Pfund Gewicht auf die Ufer schleudert. Für gewöhnlich sind aber die Ausbrüche, die zweimal täglich von 60—300′ Höhe erfolgen, bei weitem nicht so stürmisch; immerhin nöthigt der Steinauswurf des Geysers die Zuschauer, in achtungsvoller Entfernung zu bleiben. Die Abflussrinne ist wunderschön hellgelb gefärbt, mit rothen Säumen.

Eine der grössten und schönsten Quellen ist die prismatische (*prismatic spring*), westlich vom Excelsior gelegen, 350′ lang, 250′ breit. Ihren Namen hat sie von den glänzenden Farben: in der Mitte ist das Wasser tief blau, nach den Rändern zu gesättigt grün; am flachen Beckenrand selber gelb, mit Uebergang in orange; die Ablagerung um das Becken ist lebhaft roth und hebt sich schön ab von dem weissen Grunde des kieselsauren Sinters. Ein märchenhaftiger Nixenbrunnen ist Artemisia. Tief poetisch ist auch Morning glory; der gewölbte Brunnen sieht in der That wie eine blaue Glockenblume aus.

Im Vorbeifahren erblicken wir noch den phantastischen Grotten- und den mächtigen Schlossgeyser und erreichen im vollen Anblick des ganzen oberen Geyserbeckens unser Gasthaus, wo uns sofort die Zimmer angewiesen werden.

Die Perle des ganzen Nationalparks ist eben

das obere Geyserbecken. Es enthält die wichtigsten Springbrunnen des Parks, welche gleichzeitig die mächtigsten der Erde sind.[1] Das Becken ist fast 4 Quadratmeilen gross; aber die Hauptgeyser liegen in der Ausdehnung von einer halben englischen Meile zu beiden Seiten des Feuerlochflusses. Der Wasserstand des Flusses ist zeitweise durch Ausbrüche der stärkeren Geyser beträchtlich erhöht und seine Temperatur (um 4° C.) gesteigert.[2] Die Oberfläche des Beckens besteht aus einer Aufeinanderfolge von Leisten und Hügeln, auf denen sich Geyser und heisse Quellen befinden. Zu beiden Seiten erheben sich die Berge noch um 1500′ und darüber; ihre Abhänge sind stark bewaldet, obwohl auch hier und da der nackte Basaltstein zwischen den Tannen zu Tage tritt.

Hier ist berückende Schönheit mit grausiger Furchtbarkeit gepaart. Friedliche, tiefblaue Brunnen, deren Wände wie mit eitel Edelgestein geschmückt sind, und deren unergründlicher Absturz in das Reich der Nixen zu führen scheint. Dicht daneben finstere Höhlen und Erdspalten, die furchtsamen Gemüthern den Eingang zur Hölle darstellen und fortwährend rauschen, zischen und brüllen. Der von den zahlreichen Kratern aufsteigende Dampf ist bei bedecktem Himmel besonders unheimlich. Die Luft ist mit schwefligen Dünsten gesättigt. Plötzlich wird das gleichförmige Bild

---

[1] Das ist nun kein amerikanischer Superlativismus. Ueberhaupt sollte man sich doch mehr hüten, HAYDEN's wissenschaftliches Werk mit den Führern, welche die Eisenbahngesellschaften herausgeben, auf eine Stufe zu stellen. (Meyer's Convers.-Lex. IV. Aufl. VII, 25. 1887: Das Geysergebiet von Yellowstone wurde durch die ersten Beschreiber [HAYDEN, DOANE] wohl etwas übertrieben geschildert . .)

[2] v. HESSE-WARTEGG's Angabe, dass der Feuerlochfluss warmes, alles thierische Leben tödtendes Wasser enthalte, ist ebenso unrichtig wie die, dass das Flusswasser des Yellowstone im grossen Cannon warm, von graugrüner Farbe sei und wie Oel aussehe.

unterbrochen durch einen gewaltigen Ausbruch: mit Donnergeräusch schiessen mächtige Wassersäulen zum Himmel empor und fallen in Schaumwolken nieder. Natürlich sind die verschiedenen Geyser nie zu derselben Zeit thätig. 400 einzelne Quellen liegen in dem Becken, darunter 26 wirkliche Geyser und zahlreiche wundervolle Brunnen.

Der Alte Getreue (*Old Faithful*) fesselt immer zuerst die Aufmerksamkeit. Er liegt dicht bei dem Gasthause; man weiss, dass er regelmässig, jede Stunde einmal, uns das prächtige Schauspiel eines Ausbruchs bietet.

Sein Krater bildet eine längliche Oeffnung (von 4 zu 8′) und liegt auf einem aus Geiserit, d. i. Silicat, gebildeten flachen Hügel. Derselbe besteht aus Ablagerungsschichten, die terrassenförmig ansteigen und seichte Wasserbecken enthalten. Das Wasser ist krystallklar, der Grund der Becken zeigt die zartesten Schattirungen von roth, weiss, safran, braun und grau; die Ränder sind mit den schönsten Verzierungen geschmückt. Es dauert nicht lange, so erfolgt der Ausbruch. Es braust in der Tiefe. Es kommt ein Vorspiel von etwa 4 Minuten Dauer; das Wasser plätschert im Krater, 3—6 niedrige Strahlen erheben sich nacheinander: gleichsam vergebliche Versuche, das Hinderniss zu überwinden. Dann schiesst brüllend der mächtige Strahl, in Dampfwolken gehüllt, über 100′ in die Höhe. Die grösste Erhebung bleibt nur kurze Zeit; die folgenden Strahlen nehmen allmählich an Mächtigkeit ab und binnen 4—5 Minuten ist die wunderbare Erscheinung beendigt, die wir, unter Berücksichtigung der Windrichtung, aus grösster Nähe, mit vollkommener Sicherheit beobachten konnten. Allerdings folgt noch eine längere Nachwirkung. Als ich vorwitzig in den wasserleer gewordenen Krater hinabblickte, erhielt ich einen so kräftigen Strahl heissen Dampfes ins Gesicht, dass eine Verbrennung ersten Grades bis zum fol-

genden Tage schmerzhaft sich mir fühlbar machte. Die Temperatur des Wassers im Krater misst vor dem Ausbruch $93^1/_3$° C. und in den seichten Becken gleich nach dem Ausbruch $76^2/_3$° C. Der theoretische Siedepunkt ist in dieser Höhe $92^4/_9$° C. Die Temperatur über dem Siedepunkte wird wahrscheinlich durch überhitzten Dampf dem Wasser in der Geyserröhre mitgetheilt.

Der Alte Getreue liegt auf der linken Seite des Flusses. Wir wandern zum Ufer über die hohlklingenden Inkrustationen wie über eine dünne Eisschicht. Neben der Brücke entdecke ich am Uferrande eine grosse Anzahl, so zu sagen mikroskopischer Geyserchen: es sind kleine Löcher von $^1/_2$—1″ Weite, aus denen heisses Wasser emporgurgelt.

Der erste Geyser auf der rechten Seite, etwa 100′ von der Brücke belegen, ist der Bienenkorb (*Beehive*). Er hat den Namen von seinem Krater, der einem aus Stroh geflochtenen Bienenkorb ähnlich sieht. Der abgestumpfte Kegel ist 3′ hoch und rundlich begrenzt, er misst am Gipfel 3 zu 4′, an der Grundfläche 6 zu 6′. Die Oeffnung auf dem Gipfel des Kegels misst 2 zu 3′; ein hinabgelassenes Loth erreicht eine Tiefe von 21′. Aussen am Kegel sind einige Ventile oder Dampföffnungen; eine derselben giebt das Zeichen des Ausbruchs, der wunderschön und ganz eigenartig ist. Zuerst strömt Dampf aus. Dann wird die gewaltige zusammenhängende Wassersäule wie aus einer gezogenen Kanone emporgeschossen, breitet sich fächerartig aus und erreicht die gewaltige Höhe von fast 200′. Zuletzt erscheint die Säule wie eine Spirale. Sehr viel Dampf wird mit emporgeschleudert. Oben breitet die Masse sich wie eine Wolke aus, die, wenn der Zuschauer die Sonne im Rücken hat, einen wundervollen Regenbogen liefert. Die Gewalt des Ausbruchs ist so gross, dass wir, allerdings dicht dabei stehend, deutlich fühlten, wie die Erde unter unseren Füssen

dröhnte. Die Dauer der Wassersäule beträgt 3—5 Minuten. Dann kommt Dampf und niedrigeres Wasserspritzen bis 15 Minuten lang. Der Bienenkorb ist jetzt ein Mal alle 24 Stunden thätig.

Etwa 400′ vom Bienenkorb und auf grösserer Erhebung liegt die Riesin (*Giantess*). Sie hat keinen Krater. Auf der Höhe einer 300′ breiten, nicht sehr hohen Ablagerung liegt die eiförmige Oeffnung von 30 × 20′. Die letztere zeigt einen überhängenden Rand mit blumenkohlähnlichen Bildungen rings um das Becken. Die gemessene Tiefe desselben beträgt 63′. Wer das ruhige, nur einzelne Blasen entwickelnde, sapphirblaue und klare Wasser betrachtet, welches das Becken erfüllt; möchte kaum die Gewalt des Ausbruchs für möglich halten. Aber während wir uns an dem friedlichen Schauspiel erfreuen, kocht plötzlich das ganze Wasser auf, als ob 1000 Sünder auf einmal hart gesotten würden, und erinnert uns an die tief vulkanische Natur des Gebildes. Der Ausbruch erfolgt ohne Vorboten, unregelmässig, etwa alle 14 Tage ein Mal. Eine ungeheure Wassermasse erhebt sich aus der ganzen Breite des Beckens bis zu 60′ Höhe; einzelne Strahlen werden 250′ hoch geschleudert; das dauert 20 Minuten, und für weitere 12—16 Stunden erfolgen noch schwächere Ausbrüche in Zwischenräumen von etwa 30 Minuten.

In der Nähe der Riesin sind einige kleinere, aber nicht uninteressante Bildungen. Die gelbe Schwamm-Quelle (*yellow sponge spring*) hat einen niedrigen Krater, dessen Oeffnung von gelben, badeschwammähnlichen Ablagerungen umgeben ist. Wer hineinblickt, sieht das Doppelloch der Quelle fortwährend aufwallen: plötzlich aber kocht das ganze Becken in der Tiefe, so dass das Wasser überfliesst. Rasch hört das auf, um nach wenigen Minuten wieder überzukochen.

Der Strand (*Beach*) ist ein schöner Kochbrunnen mit weit vorspringendem, überhängendem Rande; in der ver-

engten Oeffnung kocht das Wasser an einzelnen Stellen fortwährend.

Eine gemeinsame Gruppe bilden der Löwe, die Löwin und die beiden Jungen (*Lion, Lioness and two cubs*). Sie liegen nordöstlich von der Riesin auf einer dreieckigen Erhebung, 43′ über dem Flussspiegel. Die drei letzten befinden sich nahe aneinander und sind mitunter zu gleicher Zeit in Thätigkeit. Der Löwe liegt 50′ von den anderen, hat einen flachen Kegel von 4′ Höhe, mit einer Oeffnung von $1\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2}$′, in welcher das Wasser sich in steter Bewegung befindet. Der Krater ist innen besäumt und aussen bedeckt von kugel- und perlförmigem Geiserit. Während des Ausbruchs steigt die Wassersäule 75′ hoch.

Weiter nordwestlich nahe dem Flussufer liegt der Saumselige (*Tardy*), der ein rundes Becken von 18′ Durchmesser besitzt und in der Mitte eine kaminrohrartige Vertiefung von 2′ Durchmesser.

Daneben liegen zwei kleine, aber launische Geyser: Die Sägemühle (*Saw Mill*), welche 5—6 Mal alle 24 Stunden auswirft, aber jedes Mal für lange Zeit und in zahlreichen Strahlen. Ihr Becken ist 43′ breit, aber seicht, und enthält ein zweites von 8′ Durchmesser, das mit Ablagerungen wie mit Kieseln auf dem Boden bedeckt ist. Der äussere Kreis wird von schwammähnlichen Massen umgürtet. Die Hauptgeyserröhre in der Mitte ist trichterförmig. Ich sah das Geyserbecken fast jede Sekunde von Neuem aufsprudeln; bald mehr, bald weniger tief. Ein ähnliches Gurgeln und Rauschen mit einem Haupt- und mehreren Nebenlöchern, wo das Wasser aufkocht, zeigt der benachbarte Krampfer (*Spasmodic*), dessen Becken 50×30′ misst.

Aehnlich, aber kleiner ist der Bäuchler (*Bulger*).

Eine wichtige und bedeutsame Gruppe ist die des grossen Geysers (*Grand*). Bevor man den Ausbruch

desselben beobachtet hatte, würde man ihn schwerlich für einen der mächtigsten Geyser des ganzen Beckens gehalten haben. Denn er besitzt, an der Grundfläche eines ansteigenden Hügels, 500′ vom östlichen Ufer des Flusses belegen, weder einen aufgeworfenen Krater, wie der Riese, noch einen höhlenartigen Brunnen, wie die Riesin. Sein Becken, welches allerdings einen Durchmesser von 52′ besitzt, ist ganz seicht, nur um 1′ vertieft, mit kissen- oder turbanähnlichen Ablagerungen bedeckt, in denen die Oeffnung liegt, nicht in der Mitte des Beckens, sondern näher zum Nachbargeyser. Der letztere wurde T u r b a n genannt wegen der grossen kugligen Ablagerungen von gelblicher Farbe, welche seinen Rand und Grund einnehmen. Er liegt unmittelbar neben dem grossen, aber 3′ höher; hat 23′ Länge, 11′ Breite, 6′ Tiefe und besitzt nahe dem Nordende des Beckens die unregelmässige Geyseröffnung von 3—4′ Durchmesser. Obwohl beide Geyser unmittelbar aneinanderstossen und das Wasser des Turban gelegentlich in das Becken des Grossen überfliesst; scheint ein Zusammenhang zwischen beiden nicht vorhanden zu sein. Der Turban hat sehr häufige Ausbrüche. (Zwischenraum 15—25 Minuten, Dauer 15 Secunden bis 5 Minuten, Höhe bis 25′.) Das Wasser wird dabei unregelmässig nach allen Richtungen emporgeschleudert. Vor dem Ausbruch steigt das Wasser, das Becken ist gefüllt; nach dem Ausbruch war das Becken ganz leer, so dass wir darüber fortschreiten konnten. Der Ausbruch des grossen Geysers ist weit seltener. (Zwischenraum 16—31 Stunden, Dauer bis 10 Minuten, Höhe bis 250′.) Ohne vorhergehende Warnung steigt das Wasser; aber in der ersten Zeit allmählich, so dass der Zuschauer bequem enteilen kann; und gewinnt nach einiger Zeit die grösste Höhe. Eine mächtige, senkrechte Wassersäule schiesst empor, umgeben von ungeheuren Dampfwolken, aus denen bogenförmig Wasserstrahlen nach allen

Richtungen hervorschiessen, während in der Umgebung die Erde erdröhnt. Ich sah einen Ausbruch, der aber bei weitem nicht so bedeutend war. Uebrigens ist das Studium dieses Geysers noch keineswegs als abgeschlossen zu betrachten.

Jetzt kreuzten wir zum zweiten Male den Fluss, an dessen Ufer wiederum zahlreiche ganz kleine Geyser zu beobachten sind, und begaben uns über eine kleine Holzbrücke auf die linke (westliche) Seite zum Schlossgeyser (*Castle*). Derselbe liegt 400′ vom Fluss entfernt auf einer Erhebung von weisser und grauer Ablagerung, welche 3½ Acres bedeckt und 40′ über den Flussspiegel emporsteigt. Dieser Geyser besitzt den allermächtigsten Krater, der freilich einer zerfallenen Ritterburg ähnlich sieht, 100′ lang, 75′ breit, 12′ hoch, unten 120′ im Umfang, oben 20′ im Durchmesser. Die Geyseröffnung oben auf dem Gipfel hat einen Durchmesser von 3′ und ist von gelben Knollen umgeben. Rauch strömt fortwährend heraus; recht häufig kommen mässige Wasserstrahlen; aber alle 48 Stunden schiesst, unter starkem Erdröhnen der Erde, eine mächtige Wassersäule 30—50′, selbst bis 100′ in die Höhe. Wahrscheinlich war dies einst der stärkste Geyser des Beckens.

Etwa 150′ nördlich von ihm liegt der blaue Hauben-Brunnen *(blue crested Spring)*. Das Becken ist kreisrund, etwa 20′ im Durchmesser, umgeben von einem eingekerbten, perlgeschmückten, 6″ hohen, leicht vorspringenden Saum; gefüllt mit ätherblauem, vollständig durchsichtigem Wasser, in dem die weissen Ablagerungen an den abschüssigen Wänden wie Edelsteine glitzern: während in der Mitte des tiefen Beckens ein scheinbar unergründlich tiefer Ausgang zu sehen ist. Nur ein leises Aufkochen des $76^2/_3$—$87^7/_9$° C. warmen Wassers erinnert an die vulkanischen Gewalten; und ein Canal in dem grauen Geyserit, mit gelben und rothen Säumen, zeigt, dass gelegentlich ein stärkeres Ueber-

strömen stattfindet. Herrlich und unbeschreiblich ist der Glanz des Wassers im Sonnenlicht, wenn unser Schatten deutlich gespiegelt in den Contrastfarben erscheint und der soeben eingetauchte Theil des weissen Beckenrandes durch die Farbenzerstreuung blau umsäumt aussieht. Von ähnlichem Aussehen ist weiter nördlich am linken Ufer des Flusses der oblonge Geyser (50×30′). Dicht dabei, ganz nahe am Flusse, liegt der Riese (*Giant*). Sein Kegel ist 10′ hoch und auf der einen Seite, vielleicht durch einen ungewöhnlich starken Ausbruch, abgebrochen. Er gleicht dem Stumpf eines vom Sturm geknickten Riesenbaumes. Die Grundfläche hat 24′ Durchmesser, die Oberfläche 8′. Der Krater ist von lohgelben Silicaten umgeben und 24′ tief. Alle 4 Tage erfolgt ein Ausbruch, welcher 1—2 Stunden dauert und eine Wassersäule von 7′ Durchmesser fast 200′ hoch schleudert. Auf derselben Plattform liegt der junge Getreue (*Young faithful*), welcher fortwährend thätig ist und unregelmässige Strahlen von 10—20′ Höhe entsendet.

Westwärts vom Riesen und weiter ab vom Fluss liegt der Prächtige *(Splendid)*, welcher alle 3 Stunden für 5 bis 10 Minuten eine vielstrahlige Wassersäule über 100′ hoch schleudert. Ich sah am folgenden Tage den ebenso prächtigen wie gewaltigen Ausbruch, der in einem wahren Diamantregen endigte.

Ein sehr schön umsäumter Kochbrunnen in der Nachbarschaft wird Punschbowle genannt.

300′ nördlich vom Riesen und wieder dem Flusse näher liegt der Grottengeyser *(Grotto)*. Seinen Namen erhielt er deshalb, weil unter dem zu seltsamen Bögen ausgehöhlten Hauptkrater grottenähnliche Höhlungen sich befinden, deren Innenfläche mit glänzendweissen perlähnlichen Bildungen besetzt ist. Vier mal am Tage ist der Geyser thätig, sein Hauptstrahl steigt 50′ hoch.

Noch weiter nach Norden, aber wieder auf der anderen Seite des Flusses, liegt der Flussufergeyser *(River side)* und der Fächer. Der letztere hat 2 Krater; die beiden Wassersäulen kreuzen einander und besitzen eine Fächerform, wie wir es deutlich gesehen.

Schliesslich liegt noch 1500′ westlich vom Schlossgeyser die Smaragdgruppe (*Emerald*), schon ein wenig abseits für den gewöhnlichen Besucher. Aber der Schwarzsandgeyser (*Blacksand*) hat fast den schönsten Brunnen in dem ganzen Gebiet. Von dem zarten Rand senkt sich das braune, mit türkisfarbenem Wasser gefüllte Becken (55′ × 60′) langsam in den (40′) weiten Schlund von anscheinend unergründlicher Tiefe. Der Abfluss zeigt das schönste Rosa, Safran und Grün.

Nach der genussreichen Durchwanderung des ganzen so inhalt- und abwechselungsreichen Geyserbeckens [1] kehren wir noch einmal zu dem Alten Getreuen zurück, der, wie die Besetzung der zu diesem Behufe aufgestellten Holzbank mit zahlreichen Gästen andeutete, eben wieder im Begriff war, seine Pflicht zu erfüllen.

Ich machte hier die Bekanntschaft eines alten verwitterten Hinterwälders, der zu einer der Zeltgenossenschaften gehörte und einerseits ein grosser Naturfreund war, andererseits ein Bärenjäger, — selbstverständlich nach seiner Angabe der beste in der ganzen Gegend. Ich machte ferner die Bekanntschaft von zwei Landesgeologen der Vereinigten Staaten, die 11 Tage lang im Walde campirt hatten und sogar schon, wenigstens bei unserem Kutscher, für erfroren oder verhungert galten. Nachts hatten sie im Freien ge-

[1] Andere empfinden anders: „Wir werden rascher, als wir gedacht, der Geyser müde. So überwältigend die einzelnen grossen Eruptionen auch sind, so liegt in ihrer endlosen Wiederholung doch eine grosse Monotonie, und dieselbe wirkt endlich abstumpfend auf den Beschauer.“

schlafen, indem jeder in seinen grossen Pelzsack schlüpfte und nur Mund und Nase herausragen liess. Von ihnen lernte ich, dass das Gestein an den Geysern fast reines Silicat darstellt, dass die gelben und rothen Farben an den Abflussrinnen der Geyser durch pflanzliche Bildungen bedingt werden; dass die das Becken umgebenden Berge aus Lava bestehen.

Der eine der beiden Herren, die übrigens auch in Deutschland studirt hatten, erfreute mich später durch Uebersendung einer Arbeit über die arsenigen Wässer des Yellowstone-Parkes.[1]

X. Tag, Mittwoch, den 24. August.

Das obere und das Norris-Geyserbecken.

Allein wandere ich zum Geyserbecken und lasse die märchenhaften Wunder desselben ruhig auf mich einwirken.

Im Ganzen sind heute die Becken leerer als gestern. Der Einsame *(Solitary)* nördlich von der Löwengruppe am Rande des von melancholischen Tannen bewachsenen Hügelabhanges sieht aus wie die Pforte zur Unterwelt. Der Krampfer ist fast leer; man sieht jetzt die Löcher, aus denen gestern das Wasser ausgeworfen wurde. Der Grosse ist so entleert, dass man in seinem Becken stehen kann, während der Krater eine allerdings geringe Thätigkeit entfaltet. Auch der des Turban, welcher nicht hoch, aber mächtig auswirft.

Vormittags fahren wir ab in nördlicher Richtung und

[1] Americ. J. of Science XXXIV, Sept. 1887.



gelangen Mittags wieder zum unteren Geyser-Hotel. Hier lernen wir die Wirkung des allmächtigen Dollars in dem freien Staate kennen. Ein Mitglied der Familie eines verstorbenen Eisenbahnkönigs aus New York ist, gehörig angemeldet, eingetroffen: sofort ist die Speisekarte länger und besser, die Teller vorgewärmt, die weibliche Bedienung geputzt und aufmerksam.

Nach einer schönen Waldfahrt in nördlicher Richtung gelangen wir zu den 160′ hohen, schaumigen Fällen des Gibbon, eines Nebenflusses vom Madison. Die Strasse ist prachtvoll. Hohe Berge, mit Tannen bewachsen, zu beiden Seiten; immer noch kleine Geyser, auch eine Art von Schornsteinen, denen mit Geräusch Dampf entströmt. Hierauf folgt eine liebliche Wiesenlandschaft mit Baumgruppen geschmückt, von Bäumen umgürtet, diese wieder von stattlichen Höhen umgeben; aber zum Unterschied von einer Alpenlandschaft raucht hier und da ein kleiner Hügel.

Wir treffen ein Zigeunerlager. Die Zigeunermutter kommt auf uns los und erbietet sich in fliessendem Englisch, uns die Zukunft wahrzusagen. Ich erwidere: Die wissen wir; wir müssen alle sterben; der eine früher, der andere später. Sie wendet sich unwillig ab und giebt uns auf.

Nachmittags gelangen wir in das Norris-Geyserbecken und holen nach, was wir bei der ersten Durchfahrt versäumt hatten. Im Norrishotel finden wir gute Aufnahme.

Es war noch Zeit zu einem Spaziergang durch den Tannenwald bis zu dem entfernten Schlachthaus des Hotels. Abends spielen die gewöhnlichen Scenen am Feuer der Halle. Die Nacht ist kalt, die Fenster schliessen nicht. Aber der verwöhnte Städter ist durch die kräftige Gebirgsluft genügend abgehärtet, um die zweite Bettdecke entbehren zu können.

XI. Tag, Donnerstag, den 25. August.

Schmutzgeyser. Rückkehr nach Mammoth Hot springs. Von den Geysern.

Zum ersten Male empfinde ich die Einförmigkeit des Essens unangenehm. Dabei ist Bedienung des Gasthauses ungewöhnlich gut. Der Neger-Hausknecht spricht unaufgefordert vom Stiefelwichsen und murmelt sogar einige unverständliche Dankesworte für den verabreichten Vierteldollar. Es ist ein schöner Morgen. Vergeblich harren wir auf Geyserbob; er ist ausgeritten auf die Suche der entlaufenen Wagenpferde, die er Abends zuvor frei auf die Weide gelassen.

Die unfreiwillige Musse wird passend ausgefüllt durch eine Besichtigung des Schmutzgeysers (Schlamvulkan, *Mud G.*). Das ganze Becken raucht wie die Hölle aus zahllosen kleinen Spalten. Starkes unterirdisches Brausen und Rauchen lässt sich vernehmen. Das Dampfventil (*Steam-vent*) ist sehr laut hörbar, aber vor starkem Rauch nicht sichtbar.

Der Ausbruch des Schlammvulkans ist ganz eigenartig und in keinem der mir zugänglichen Bücher beschrieben.[1] Das mächtige Becken, an dessen Rande wir stehen, dacht sich erst ganz allmählich ab, enthält aber in der Mitte eine kesselförmige Vertiefung. Der Kessel ist ganz und gar mit schwärzlichem Schlamm gefüllt. Unter stark klatschendem Geräusch wird der flüssige Schlamm in Strahlen hoch emporgeschleudert und fällt in einzelnen gröberen

---

[1] Selbst nicht in HAYDEN's Bericht, der allerdings in der Nachbarschaft des Yellowstone-Sees belegene Schlammvulkane beschreibt (S. 95): Durchmesser des äusseren Beckens 150', des inneren 60'. — Der oben geschilderte ist kleiner.

Tropfen und Klümpchen auf die Abdachung zurück. Eine grosse Dampfwolke steigt über den Schlammauswurf empor. Der Ausbruch dauert mehrere Minuten und hört allmählich unter dumpfem Grollen auf. Jetzt ist in dem Kessel die Flüssigkeit erheblich gesunken; man hört deutlich das Wasser abfliessen. Abends zuvor hatten wir gesehen, dass die ganze Abdachung bis zum Aussenrande des grösseren Beckens mit Schlamm gefüllt war. Die Zweige der umgebenden Tannen sind bis hoch oben mit Schlamm bespritzt.

Allenthalben auf und neben dem Wege erblicken wir mikroskopische Bläschengeyser. Die über 10 000′ hohen Felsengebirge erglänzen klar im Sonnenschein.

Ziemlich lange und vergeblich warten wir auf die entlaufenen Pferde, erhalten endlich andere und fahren durch den grünen Tannenwald in nördlicher Richtung. Die Strasse ist heute ziemlich belebt von Wagen und Reitern. Wir treffen auch eine feine Lager-Gesellschaft, deren Schmuck ich schon beschrieben habe. Eine schöne Alpenkette thut sich vor unseren Blicken auf. Nachmittags erreichen wir Mammoth Spring Hotel. Die Rechnung beläuft sich auf 45 Dollars für den Aufenthalt im Park. (Ausschliesslich Cigarren und Bier; letzteres war in den Waldhäusern nicht immer zu haben.) Die Terrassen und heissen Quellen werden noch einmal besucht; Abends Photographien (zu 4 Dollars das Dutzend) gekauft und die Vorbereitungen zur Abreise getroffen.

G e y s e r ist ein altisländisches Wort und kommt vom Zeitwort *geysa*, *gjosa* = sich ergiessen (*to gush*). Zuerst war es ein Eigenname für den grossen Springquell zu Haukadal auf Island; später wurde es Beiname für jeden Quell, der von Zeit zu Zeit heisses Wasser emporschleudert. Saxo Grammaticus (im 12. Jahrh. n. Chr.) ist der erste, welcher den Geyser erwähnt; Bischof Svenson in der Mitte des

17. Jahrh. hat ihn genauer gekennzeichnet; unser berühmter Landsmann BUNSEN 1846 die erste Erklärung gegeben, welche allgemeinere Anerkennung gefunden. Geyser sind Vulkane, die aber nicht geschmolzenes Gestein (Lava), sondern heisses Wasser auswerfen; sie kommen nur in solchen Gegenden vor, wo die vulkanische Thätigkeit in Abnahme begriffen ist. Nach BUNSEN besitzt das Wasser in der Tiefe des Geyserrohrs eine weit höhere Temperatur, als der Siedepunkt des Wassers an der Oberfläche; gelangen nun die so heissen Wassermassen durch Emporsteigen unter einen geringeren Druck, so werden sie plötzlich in Dampf verwandelt, und dieser Dampf schleudert die ganze darüber befindliche Wassersäule in die Luft. Leider ist es bisher nicht möglich gewesen, diese und ähnliche Vermuthungen an der Hand der Erfahrung zu prüfen. Denn, wenn man auch im Nationalpark schon einen oder den anderen Geyser gewissermassen zur Vivisection opfern wollte; das Leben der Arbeiter wäre nicht blos gefährdet, sondern dem Untergange geweiht.

XII. Tag, Freitag, den 26. August.

Nach Cinnabar. Eisenbahnfahrt durch Montana. Helena.

Morgens früh fahren wir mit dem Wagen nach Cinnabar und von da mit der Eisenbahn nach Livingstone. Beim Mittagessen versuchen wir eine Flasche californischen Muskatellerweines; er ist mässig, namentlich im Vergleich zu dem Preise (1 ½ Dollar). Bis zur Ankunft unseres Zuges betrachten wir den Ort. Er besitzt einen Scatingrink und eine Spielbank (*Licensed gamble*), natürlich auch ein „Taxi-

derm"-Geschäft, wo Geweihe, Thierköpfe, Felle, Indianer-Geräthe und Schmuck feilstehen. Auf dem Hofe dieses Hauses werden an rostiger, nicht sehr starker Kette ein Paar wilde Berglöwen gehalten, die ob unseres Anblicks die Zähne fletschen.

Um 2 Uhr Nachmittags fahren wir mit dem Zug der nördlichen Pacificbahn westwärts, durch Montana. Berge und Hügel mit Tannen begleiten die Bahn; so viele Häuser sind vorhanden, dass die Gegend nicht unbewohnt genannt werden kann. Wir überschreiten das eine der beiden Felshindernisse, welche die Rocky Mountains der Bahn in den Weg stellten; mit einer Steigung von 116′ auf die Meile wird die Höhe von 5565′ über dem Meere erreicht und der Gipfel des Gebirgs in einem Tunnel von 3610′ Länge (Bozeman Tunnel, 12 Meilen von Livingstone) unterschritten. Ein Kohlenbergwerk liegt dicht an der Bahn. Felsriffe rücken dicht an die Schienen. (Rock Cannon, ausgehend in West-Gallatin Valley.)

Das Land wird öder, die Berge kahler. Aber immer begleiten uns tröstend die vier Drähte des Telegraphen. Wunderbar genug, noch immer ist der Zug voll besetzt; allerdings besteht er nur aus vier gewöhnlichen und drei Schlafwagen. Kühnere Spitzen werden sichtbar, kahlere Gipfel, auch die Vorberge nur spärlich mit Bäumchen besetzt, das echte Felsengebirge. Um 3 Uhr 27 Minuten sind wir in Bozeman (1057 Meilen von St. Paul, 4500 Einwohner). Es ist die älteste Stadt in Montana an der Eisenbahnlinie; 1869 wurde sie von dem „Pioneer" Bozeman begründet, den 3 Jahre später die Indianer ermordeten; jetzt hat sie angeblich 7 Hotels, 2 Opernhäuser, 2 Zeitungen, in der Umgebung Acker- und Grasland, in der Nachbarschaft reiche Kohlen- und Goldminen. Majestätische Schneeberge ringsherum, besonders nach Norden. Die ersten Chinesen erscheinen, den Zopf unter den Hut gebunden, und machen uns klar,

dass wir die Mittellinie des Festlandes überschritten haben; denn an der Westküste der Vereinigten Staaten ist ihr Wirkungskreis.

Südlich von der Bahn ist Ebene, nördlich Gebirge. Das Thal zwischen Bahn und Bergen ist wieder fruchtbarer, durch künstliche Bewässerung. (*Gallatin Valley.*) 50 bis 60 Bushel Getreide bringt der Acker, namentlich Gerste, die in Milwaukee von den deutschen Bierbrauern sehr begehrt wird. Ueber die weite Ebene zerstreut, weiden zahllose Rinder, auch Pferde; gelegentlich erblickt man Kleinvieh und selbst Hühner. Für die Sicherheit des Bahnüberganges sorgt eine Stange mit zwei kreuzweise gestellten Brettern, worauf deutlich zu lesen: *Railroad crossing!*

Bei Gallatin (4^{h} 47′, 1086 Meilen von St. Paul, 100 Einwohner) erblicken wir die Stelle, wo aus den drei Flüssen[1] Madison, Jefferson, Gallatin (die nach den drei Begründern der Union 1806 von den Erforschern LEWIS und CLARK benannt sind,) der mächtige Missouri zusammenfliesst; 4450 Meilen ist er von hier ab schiffbar! Während des Abendessens treten auch südlich von der Bahn Berge auf; zwischen den beiden Bergreihen bleibt ein breites Thal.

Abends 7^{h} 42′ sind wir in Helena, der Hauptstadt des Territoriums Montana (1155 Meilen von St. Paul, 46° 30′ nördlicher Breite, 112° westlich von Greenwich). Im Jahre 1864 entstand der Ort aus einem Lager (*last chance gulch*) von 40 fast verzweifelten Goldsuchern, — deren jeder nach 2 Jahren 50 000 Dollars „werth" geworden. Jetzt zählt die Stadt 10 000 Einwohner, hat 24 Banken, ein Opernhaus mit 1200 Sitzen, ein Landamt der Vereinigten Staaten und ein Münzamt (*Assay Office*), dessen Vorsteher übrigens in Berlin studirt und — am Hallenfeuer im oberen Geyserbecken

[1] Erst fliessen Madison und Jefferson, die eigentliche Quelle des Missouri, zusammen, ½ Meile weiter vereinigt sich damit der Gallatin.

mich wieder erkannt hatte. Ihren Namen hat die Stadt wirklich von der trojanischen Helena; ihr Beiname ist Königin der Berge. Sie liegt im reichsten Bergwerkbezirk von Montana, vielleicht der Vereinigten Staaten oder selbst der ganzen Erdoberfläche. Innerhalb 25 Meilen befinden sich hier angeblich 3000 Goldgruben (*Quartz loder*). Aus der „*Last chance gulch*" sind 10 Millionen Dollars gezogen. Von der Romantik des Goldgrabens werden wunderbare Geschichten erzählt; aber auf diesem Gebiete soll ja die Wahrheit noch seltsamer und unglaublicher sein, als die Dichtung. Ein Bürger Helena's schachtet Erde aus für einen Keller. Ein Vorübergehender bittet um die Erde, mit dem Versprechen, die Hälfte des gefundenen Goldstaubes zurückzuerstatten; und bringt nach einigen Tagen, als der Eigenthümer die ganze Geschichte schon vergessen hatte, 650 Dollars. Der Besitzer einer unergiebigen Grube verdingt sich im Winter als Knecht, um im Sommer seinen „*Claim*" bearbeiten zu können; quält sich und darbt 8 Jahre, um dann seinen Besitz für 2¼ Millionen zu verkaufen. Ein zerlumpter, bettelarmer Mann kommt zu Fuss von Nevada, sucht unter Mühen und Entbehrung Jahre lang und findet endlich eine der reichsten Goldadern, die bis jetzt schon 4 Millionen Dollars Ertrag geliefert hat.

Helena gilt für die reichste unter den gleichgrossen Städten der Vereinigten Staaten. Der jährliche Goldertrag von Montana wird auf 25 Millionen Dollars angegeben, obwohl bereits 200 Millionen dem Boden entzogen sind.

XIII. Tag, Sonnabend, den 27. August.

Durch Idaho. Der Pend'oreilles-See. Nach Washington.

Nachts kreuzen wir, 20 Meilen hinter Helena, die continentale Wasserscheide, die Hauptlinie der Felsengebirge, welche hier dem Bahnbau das zweite Hinderniss in den Weg gestellt. Die Gipfelhöhe des Passes beträgt 5855′, aber ein Tunnel von 3850′ Länge ermöglicht der Bahn den Uebergang in einer Erhebung von 5547′. Wir kommen (11^h 25′) durch Garrison (100 Einwohner, 1206 Meilen von St. Paul), von wo eine Eisenbahnlinie südlich nach Saltlake City abzweigt, und (3^h 30′) durch Missoula (1200 Einwohner, 1280 Meilen von St. Paul).

Morgens sind wir immer noch in Montana. Uns umgeben mittelhohe Berge, ziemlich gut bewachsen; im Thal ist Busch und Tannenwald. An hohen Schurren fährt die Bahn vorbei; nicht die geringste Schutzvorrichtung ist zu bemerken. Romantisch steigen die Felsen empor. Ein schöner Fluss liefert das Bett der Bahn; es ist Clarkfork, ein Hauptnebenfluss des Columbia oder Oregon, der seine Wellen in den Stillen Ocean rollt. Die erste Station, die ich erblicke, ist Paradise (7^h, 1351 Meilen von St. Paul). Chinesische Arbeiter sind an der Bahnstrecke thätig. Sausend geht es über knackende Holzbrücken. Ansiedlungen sind in diesem westlichen Theil von Montana fast gar nicht sichtbar. Doch sowie das Thal, das für lange Zeit allein dem Fluss und der Bahn Raum gewährte, sich erweitert, erscheinen Getreidefelder und Hütten, sogar Gemüsegärten. Dann kommt wieder Wald, den man aber hartnäckig aus-

rodet; die abgebrannten Stümpfe und einzelne nur angebrannte Stämme stehen noch aufrecht.

Ein kleiner Ort bringt Abwechselung in das Bild; Wassertonnen stehen auf den Dächern der Holzhäuser. Es ist Thomson Falls (8^h 28′, 1382 Meilen von St. Paul, 300 Einwohner), der Ausrüstungsplatz für den (Silber- und Kupfer-) Minenbezirk von Coeur d'Alène. Hierauf kommt wieder Wald, der die schön rothe Herbstfärbung in den Gipfeln von Nadel- und Laubholz zeigt, und darnach ein kleiner Minenort, Belknap (8^h 43′, 1388 Meilen von St. Paul).

Die Waldverwüstung wird ärger und ärger. (Wollte ich doch im Nationalpark meinem Fachgenossen noch nicht glauben, dass der 14000′ hohe Tacoma-Berg hinter dem Rauch brennender Wälder überhaupt nicht zu sehen sei!) Das Land an der Bahn ist frisch ausgebrannt; es raucht noch. Verkohlte Stämme[1] und Stangen, einige weniger versehrt, lagern auf dem Boden; hier und da beginnt frischer Nachwuchs zwischen den verbrannten Bäumen. Selbst helle Flammen sah ich aus Baumstämmen lodern, die kaum 20—30′ von dem Schienenweg entfernt stehen. Diese Waldverwüstung folgte der Bahnlinie bis an den Stillen Ocean. (Dazu werden noch die alten Schwellen haufenweise dicht neben den Schienen verbrannt.)

Tief unter uns strömt der Fluss zwischen steilen Ufern; dann treten die Berge wieder mehr zurück, wir fahren durch verbrannten Tannenwald, erreichen den kleinen Minenort Troutcreek (9^h 29′, 1405 Meilen) und steigen hinab zu dem Flusse, dessen Ufer flacher geworden. Keine Wohnung ist sichtbar. Die nächste Station (9^h 45′, 1410 Meilen) ist nur ein Namenschild, Tuscor. Schön ist der grüne Fluss

[1] Allerdings sieht man auch einmal einen Haufen nicht verbrannter, sondern geschlagener Stämme, die wohl zum Hausbau dienen sollen und so dunkel aussehen, wie altes Mahagoniholz. Aus Holz sind auch die spärlichen Schutzbauten für die Bahn gegen fallende Steine und Erdrutsch errichtet.

und die grünen Tannen am jenseitigen Ufer mit burgähnlichen Felsen, während wir dicht am Flusse, theilweise auf abgesprengter Bahn rollen; aber die Gegend ist sehr öde: wir sehen eine Hütte bis Noxon (10^{h} 5′, 1429 Meilen, 25 Einwohner) und eine bis Heron (10^{h} 30′, 1429 Meilen, 100 Einwohner). Dies ist die Grenze zwischen der Felsgebirge- und der Idaho-Strecke der Bahn. Hier tritt die stille Zeit an die Stelle der bergigen: der westwärts Reisende stellt seine Uhr um eine Stunde zurück. Die Landschaft bietet angenehme Abwechselung zwischen steilem und flacherem Flussufer.

Die Grenze von Idaho ist erreicht. Dieses Territorium ist erst 1863 eingerichtet. (Hauptstadt Boisé City mit 1000 Einwohnern.) Auf seinen 300 000 qkm hatte es 1880 nur 32 000 Einwohner, jetzt aber 88 000. Es enthält das Quellgebiet der Columbia (Snake River) und ist reich an Gold, Kupfer, Eisen und Kohlen. Die Bahn führt durch Nord-Idaho, das von seiner Gestalt auch Pfannenstiel (*Pan handle*) genannt wird; es ist hauptsächlich Berg- und Waldgegend, mit kleinen Wiesen und engen Thälern, die für Ackerbau sich eignen. Die Coeur d'Alène-Minen südlich von der Bahn sind 1884 entdeckt und rührig bearbeitet.

Auf stattlicher Holzbrücke setzen wir über den grossen, grünen Fluss und erreichen (10^{h} 20′, 1443 Meilen von St. Paul) Clarkforks, Idaho. Durch Tang und Wasser, durch schöne Wiesen, durch Busch- und Laubholz fahren wir und erreichen den Pend'oreilles-See, der Ansiedlungen diesseits und jenseits sowie bewaldete Inseln zeigt. Aus dem See, der 55 Meilen lang, 3—12 Meilen breit ist, stürzt der Clarkforkfluss nordwärts in den majestätischen Columbia.

Der Zug fährt an der Nordküste des Sees entlang. Hope ist Station für Sommergäste mit einem von der Bahn erbauten Gasthause.

Schon von fern erblicken wir den luftigen Holzbau, auf dem wir den See nach seinem Südufer zu kreuzen haben. Gleichgültig durch die Gewöhnung fahren wir darüber hin. Einige Balken sind frisch ergänzt. Es knackt unaufhörlich. Holzgefässe voll Wasser stehen auf der Brücke — zur nützlichen Verwendung. Die Ueberfahrt geschieht langsam und dauert 5 Minuten. Packriver-Station (11 h 13, 1458 Meilen) ist am jenseitigen Ufer; dann folgt Kotenai (11 h 30′ 1464 Meilen), ein armseliger Ort. Wir steigen aus. Ein Indianer erscheint und nimmt mit Würde eine Cigarette von mir entgegen. Er sieht stupid aus, weiss auch sein Alter nicht anzugeben, obwohl er des Englischen ziemlich mächtig ist. Eingehüllt in die von der Regierung der Vereinigten Staaten gespendete Decke, welche seine Flanelljacke und die Hosen verhüllt, wandelt er langsam auf und ab; zwei Strähne schwarzen Haares hängen in Zöpfen vor den Ohren herab; das Gesicht ist natürlich ganz bartlos. Ein zweiter ist koketter gekleidet; er trägt gestreifte Hosen mit Fransenschmuck. Ein dritter hat ein arges Augenübel; ist aber zu scheu, sich betrachten zu lassen. Die armseligen Zelte und das dürftige Kochgeräth der Leute ist dicht bei der Bahn sichtbar.

In Cocolalla (12 h 17′ Nachmittags, 1481 Meilen) erreichen wir wieder die Ebene. Es ist die wegen ihrer Fruchtbarkeit berühmte Ebene des Columbia (*Great plain of C.*), zwischen dem nördlichen und südlichen Hauptast (Columbia und Snake river). Das Land ist hier viel besser besiedelt. Man erblickt Getreidefelder, Rindvieh, Pferde, Holzschlägerei und -Sägerei.

Hinter Hauser Junction erreichen wir die Grenze von Washington, das 1853 von dem südlicheren Oregon abgetrennt und als besonderes Territorium eingerichtet wurde. Seine Ostgrenze bildet der Stille Ocean, die Südgrenze der

Columbia oder Oregon-Strom. Washington besitzt auf 179000 qkm 75000 Einwohner. (Dazu 14000 in Stämmen lebende Indianer.) Hauptstadt ist Olympia am Pugetsund. Fischerei, Schafzucht, Holzhandel, Eisen- und Steinkohlengewinnung, aber jetzt auch mehr und mehr Ackerbau bilden die Erwerbsquellen der Einwohner. Wegen seiner natürlichen Reichthümer wird es als das pacifische Pennsylvanien bezeichnet. Das Kaskadengebirge, welches von Norden nach Süden zieht, theilt das Land in zwei Hälften. Der östliche Theil ist hauptsächlich eben, gut begrast, in grossen Theilen sehr fruchtbar, auch zum Weizenbau geeignet. West-Washington mit dem Pugetsund besitzt dichten Wald und hohe schneebedeckte Berge; Holz und Kohle sind die Haupterzeugnisse; Hopfen und Früchte werden reichlich gebaut. Der Winter ist hier milde, da der Kuro-Siwo oder japanische Strom seine warmen Wellen an die Küsten von Washington und British Columbia sendet. An der Grenze (Trent, 2^h 20', 1528 Meilen) erblicken wir staunend, wie neben der alten Holzbrücke für die Eisenbahn eine neue aus Stein im Bau begriffen ist; die erste solide Brücke seit dem Missouri!

Ein nettes Städtchen, das schon nach etwas aussieht, ist, am gleichnamigen Flusse, Spokane Falls (2^h 45', 1537 Meilen); vor 4 Jahren erbaut, zählt der durch Mehl- wie Sägemühlen und die benachbarten Minen begünstigte Ort bereits 5000 Einwohner. Die meisten Häuser sind aus Holz; einige aus Stein gebaut und noch im Bau begriffen. Kirchthürme überragen die Hausdächer. Am Bahnhofe herrscht grosses Gewühl von Menschen, Pferden und Wagen.

Für eine kurze Strecke wird das Land wellig; wie im Harz, sieht man zu beiden Seiten der Bahn grosse Felsblöcke, oben Tannen, unten Gras und Birken. Cheney (3^h 31', 1551 Meilen von St. Paul, 1500 Einwohner) liegt inmitten der fruchtbaren Hochebene des Columbia, 2300'

über dem Meeresspiegel. Getreide und Gemüse wird hier gebaut; angeblich kann man hier säen und pflügen, — wann's gefällt. An der Haltestelle der Bahn ist eine grosse Tafel aufgestellt, deren Inschrift nach Medical Lake (8 Meilen entfernt, durch Postkutschen zu erreichen,) einladet. Der See, dessen Kräfte schon von den Indianern erprobt und von den 5000 Besuchern des letzten Sommers bezeugt seien, wird gegen Nieren- und andere Krankheiten gerühmt, jedoch eine Analyse nicht mitgetheilt.[1]

Aber die Hochebene ist nicht überall fruchtbar, sondern streckenweise recht trocken. Es folgt wieder rollende Prairie mit Salbei und verdorrtem Bündelgras und wenigen Bäumen; sie dient Tausenden von Pferden und Schafen zur Weide.

In Sprague (4^h 50′, 1578 Meilen, 1500 Einwohner, die Vieh und Getreide ziehen,) steht dicht an der Haltestelle in gothischen Buchstaben die Inschrift: Deutsche Bierhalle.

Ritzville (5^h 50′, 1602 Meilen, 150 Einwohner) ist nach dem Eisenbahnführer inmitten einer schönen Gras- und Ackerbaugegend gelegen; ich finde ein elendes Nest, ohne Strassen, mit einigen regellos zerstreuten Holzhäusern, in einer Gegend, die, soweit der Blick schweift, als amerikanische Wüste zu bezeichnen ist: zwischen den Salbeibüschen erscheint der nackte Sand. Es regnet eben nicht in dieser Hochebene. Ganze Strecken der Prairie sehen wie schwarz gedüngt aus; es ist eine Brandstätte, sei es, dass der Funken aus der Maschine, sei es, dass fahrlässige Leute das Gras in Brand gesetzt.

Abends 9^h 30′ erreichen wir Pasco (1682 Meilen von

[1] Auf der Inschrift steht: *Cures Kidney — — diseases;* in dem Eisenbahnführer: *For the cure of rheumatism and other diseases; careful (?) analytical tests show twelve medical properties in its waters, right from nature's own great laboratory.*

St. Paul), nahe der Vereinigung des Snake mit dem Columbiaflusse. Während die nächste Verbindung mit Portland erst südlich nach Wallula Junction und dann westwärts über die Bahnlinie des Oregon R. R. & Nav. Co. führt; hat die nördliche Pacificbahn eine Cascadenabtheilung in nordwestlicher Richtung nach Tacoma am Pugetsund und von hier südlich nach Portland gebaut. Am 1. Juli 1887 sollte die Eröffnung stattfinden. Doch hörte ich, dass der erste Zug am 30. Juli über die Strecke ging, und dass unser Zug der erste ist, welcher mit Schlafwagen am 27. und 28. August 1887 die neue Bahnlinie durchfährt. Dieselbe ist 259 Meilen lang und hat die wichtige Bestimmung, die Häfen am Pugetsund des Stillen Oceans (Tacoma und Seattle) direct mit den Oststaaten am Atlantischen Ocean in Verbindung zu setzen.

XIV. Tag, Sonntag, den 28. August.

Ueber das Cascadengebirge und den Oregonfluss nach Portland.

Statt der Wüste von gestern Abend erfreut jetzt am Morgen schöner Wald den Blick des Reisenden.

Vom Trittbrett des letzten Wagens beobachte ich den Uebergang des Zuges über das Cascadengebirge. Zahllose Holzbrücken leiten uns über Abgründe; auch die kleinen Tunnels sind mit Holzbalken abgefangen. Holzbalken und Bretter liegen hoch aufgestapelt, für die Beförderung auf dem Schienenwege. Wir steigen (und zwar in recht langsamer Fahrt) auf einer Zickzackbahn (*Switch-back*); dieselbe ist ganz neu angelegt, in grosser Eile, damit die Eisenbahngesellschaft nicht ihr Landrecht verliere; und nur vorläufig in

Betrieb, da später der Berggipfel mittelst eines grossen Tunnels passirt werden soll. Wir steigen stark, fahren über vierstöckige Holzbrücken, durch dichten Tannenwald, dann durch ausgebrannten Wald, am Abgrund vorbei, wo Schneeschützer aus Balkenwerk die Bahn überdachen. Zwanzig Schritt von den Schienen brennt ein Baum; es raucht an verschiedenen Stellen, auch aus dicken Stämmen, die erst zur Herstellung des Schienenweges ausgebrannt und herabgestürzt sind. Zahlreiche Arbeiter, besonders Chinesen, sind mit der Fertigstellung der Bahn beschäftigt. Nachdem die Höhe von 3500′ überschritten ist, fallen wir wieder und zwar ziemlich rasch. Um 8 Uhr wird der Frühstückswagen angeschoben, der auf einer kleinen Anhöhe uns erwartete und einfach von dem Bremser über das abfallende Nebengeleise zu uns herabgeleitet wird. Bald sind wir nur noch 850′ über dem Meeresspiegel.

Holzhäuschen sieht man neben der Bahn, wie unsere kleinsten Wärterbuden, aber auch dürftige Schuppen. Gerste steht noch auf den Feldern, Weizen ist geerntet, Heu eingebracht. Der Gemüsebau wird sorgsam gepflegt.

Dann kommt wieder hochstämmiger Tannenwald. Ueber einen ungeheuer langen vierstöckigen Holzbau fahren wir ein in Southprairie (100 Einwohner, 46° n. Br.). Erfreulich ist die Obst-(Apfel-)Zucht und der Hopfenbau. In Puyallup (500 Einwohner) sind die Landleute ausschliesslich mit letzterem beschäftigt. Hier im fernsten Westen lese ich die deutsche Firma: KAUFMANN & BERLINER. Eine Ansiedlung civilisirter Indianer in Häusern und Zelten kommt in Sicht und sogleich (gegen Mittag) auch der Pugetsund und die Stadt Tacoma. Indianer rudern ihr Canoe im Sunde; sie sehen fast wie Eskimos aus und grüssen mit grinsendem Lächeln. Wir fahren an dem Hafen entlang; an der äussersten Spitze desselben, dicht neben den grossen

Dampfern, die vor Anker liegen, hält der Zug. Hier verlässt mich die Familie meines Freundes, um über Britisch Columbien nach New York zurückzukehren; ich bin mutterseelenallein, 12 276 km entfernt von der Heimath und den Lieben.

Der Pugetsund ist ein Meereseinschnitt am Stillen Ocean von ganz eigenartiger Beschaffenheit, ein von dem schönsten Wald umgebenes Labyrinth von Seen, Inseln und Halbinseln; seine Länge beträgt 190 km, die Küste 4200 km, der Flächenraum 5000 qkm. Ebbe und Fluth sind unregelmässig. Ich sah das Wasser spiegelglatt. Die Amerikaner lieben es, den Pugetsund als Mittelmeer des Stillen Oceans (*Mediterranean of the Pacific*) zu bezeichnen.

Die Zierde dieser wunderschönen Bucht, der majestätische 14 440′ hohe Berg Tacoma oder vielmehr Rainier, wie ihn die Einwohner des auf die Schwesterstadt eifersüchtigen Seattle wieder und richtiger benennen, mit seinem Diadem von Schnee und seinen 15 Gletschern, blieb leider meinem Blicke gänzlich verhüllt, wie es mir mein Freund im Nationalpark vorhergesagt hatte.

Die Stadt Tacoma hat einen vortrefflichen Hafen, in dem die grössten Dampfer ankern können, hübsche öffentliche Gebäude und ein glänzendes Gasthaus, das, mit einem Kostenaufwande von 200 000 Dollars hergestellt, die malerische Küste überschaut, und — den königlichen Berg. Noch nicht erwähnt in Daniel's Geographie vom Jahre 1887 und ebensowenig in dem englischen Reisebuch von 1886, besitzt der Ort jetzt bereits 9000 Einwohner. Er bildet das Ostende der nördlichen Pacificbahn und den Ausgangspunkt für die Dampferlinien des Pugetsundes, ferner nach Britisch Columbien, nach Alaska und nach Californien. Tacoma's Ausfuhr betrug 9 Millionen Dollars im Jahre 1885; es besitzt die grösste Sägemühle des Nordwestens, die täglich 250 000′

Holz liefert. In der Nähe sind Kohlen- und Eisenminen, Hopfen- und Obstbau.

Tacoma ist nach der festen Ueberzeugung seiner Bürger bestimmt, eine der grössten Städte an der Küste des Stillen Oceans zu werden.

Die grosse Ueberlandfahrt ist nun beendigt. Es beginnt der örtliche Verkehr mit Portland (145 Meilen in 6^{h}, also in der Stunde 24 Meilen oder 38 km). Der Schlafwagen wird abgehängt. Der neugebildete Zug ist vorläufig leer. Bin ich der einzige Durchreisende? Meinen Brief nach der Heimath übergebe ich, da ein Postschalter nicht zur Stelle, einem Polizisten, der ihn auch pünktlich besorgt hat.

Im Hafen dicht neben der Eisenbahn liegt ein grosser Dreimaster und mehrere mächtige Dampfer. Der Sund sieht aus wie ein Fluss und ist doch offenbar sehr tief. Der Hafen beherbergt auch hübsche Kähne zum Wassersport.

Der Zug fährt ab. Die Stadt Tacoma liegt etwas zurück, theilweise auch auf den Höhen. Sie enthält ganz stattliche Häuser, aber auch noch freie Plätze, auf denen Kühe grasen.

Die Bahn fährt von Tacoma südwärts bis Calama am Columbiafluss durch fruchtbare Ebenen und dichten Wald; das Cascadengebirge bleibt dem Reisenden stets sichtbar. Die erste Haltestelle ist Lake View. Die Gegend ist sehr fruchtbar. Mitten in den Getreidefeldern stehen zahlreiche niedliche Tannen; höhere begrenzen die Felder. Die Ernte ist schon zum grössten Theile beendigt.

Da das Wetter zu rauh ist, um draussen zu stehen, begebe ich mich in den Rauchwagen, der aber sehr unangenehm wird, da viele der gewöhnlichen Amerikaner — Mud Geyser darstellen. Dicht neben der Bahn brennen auf den sogenannten Feldern die Baumstämme; und dies Schauspiel bleibt stundenlang. Wenn man einem Ameri-

kaner die Holzverschwendung vorhält, erwidert er lachend, dass ja genug vorhanden sei. Allerdings soll der Pugetsund-District 60 000 Millionen Meter Holz enthalten; 800 Millionen sollen in 35 Jahren geschnitten sein. Verbrannt ist weit mehr. Aber holzarm ist die Gegend noch nicht geworden; ebensowenig Californien.

Die Ortschaften Tenino (100 Einwohner), Chehallis (500), Winlock (500) sind aus Holz gebaut; aber in letzterem Orte sind die Häuser schon geweisst und mit Fassaden versehen. Eine bedeckte Holzbrücke führt über den Fluss (*Olequa creek*); bald erscheint die Einmündung desselben in den stattlichen Columbia. Zartes Gras bedeckt die Uferebene und nährt das prächtige Jungvieh.

Der Columbia (Oregon) ist in mancher Beziehung einer der grossartigsten Ströme der Erde. Seine Lauflänge wird recht verschieden angegeben, im Daniel auf 1900 km, in Meyer's Conv.-Lex. (1867) auf 2250 km, im englischen Führer (1886) sogar auf 2500 Meilen = 4000 km; jedenfalls ist sie beträchtlich und hält die Mitte zwischen der des Rheines und der Donau (1320 und 2850 km). Der Strom bildet die Hauptader eines weiten, 12° der Länge und ebensoviel der Breite umfassenden Gebietes von etwa 772 000 qkm: eines Gebietes, sagt „Wonderland“, das so gross ist wie Deutschland und Frankreich zusammengenommen; aber Deutschland hat 540 000 qkm, Frankreich 528 000. In den Waldregionen fliesst der Strom über mächtige Wasserfälle und selbst noch bei einer Breite von 500 Metern mit reissender Schnelligkeit; tritt dann in die Prairiegegend und nimmt den von Süden kommenden Schlangenfluss (*Snake river*) auf; fliesst 1200 m breit weiter in westlicher Richtung, durchbricht in den Engpässen der Dalles (75 m breit) und in den Cascaden das Gebirge; tritt in den Küstensaum, wo er Seeschiffe trägt, und erweitert sich zu 7, ja selbst zu

30 km Breite,[1] bis er sein Wasser (1 Million Gallonen = 3785000 l in der Secunde) in den Stillen Ocean ergiesst. Eine kurze Strecke vor der Ausmündung nimmt er von Süden her bei Portland den Willamette auf, der gleichfalls Seeschiffe trägt, welche ohne umzuladen um das Cap Horn herum nach Europa fahren. Sehr wichtig ist im Columbiaflusse die Lachsfischerei, welche 3000 Fischer beschäftigt; die Fangvorrichtungen sind zu einem hohen Grade der Vollkommenheit gediehen. Mit Staunen und ohne besonderes Vergnügen schaut der alte Indianer, gewohnt den vom Wasserfall herabhüpfenden Lachs[2] mit dem Speer zu durchbohren, das schwimmende Fischrad der Bleichgesichter, welches die begehrten Thiere haufenweise aus dem Wasser schöpft. Der Fang des Jahres 1885 betrug 500000 Kisten (zu 48 Pfund und erst 16, später 5 Dollars Werth) und blieb, wegen Ueberladung des Weltmarktes, um 130000 hinter dem des Jahres 1884 zurück.

Am Oregon fährt der ganze Eisenbahnzug sofort auf ein ungeheures Dampfboot; es ist nach amerikanischem Zeugniss das schönste seiner Art in der Welt, fähig 30 Eisenbahnwagen aufzunehmen. In der That ist es bewunderungswürdig, zumal in dieser fernen Gegend; in Europa habe ich so grosse Dampffähren[3] noch nicht gesehen und denke noch mit Missvergnügen daran, wie der Reisende, der mit dem „Blitzzug" bis Giurgewo in Rumänien gekommen ist, mit grossem Zeitverlust umsteigen muss, um in einem kleinen Dampfboot über die nur 1,5 km breite Donau binnen 30 Minuten befördert zu werden. Ob aber der

---

[1] Die Donau ist bei Rustschuk 1,5 und bei Silistria 3 km breit.

[2] Salmon Fall des Columbia.

[3] Der Traject bei Welle am Rhein besteht aus 5 Fähren nebeneinander und trägt 14 Wagen; der über den Bodensee trägt 14 Wagen und ist lediglich für Güter bestimmt.

Dampffähre des Oregon oder der des Golfs von San Francisco[1] die Palme zukommt, wage ich nicht zu entscheiden.

Unsere Ueberfahrt dauert 45 Minuten. Wir erhalten inzwischen das so lange (bis Nachmittags 4 Uhr) entbehrte Mittagessen, noch dazu für den bürgerlichen Preis von 50 Cts.; und für den gleichen Preis auch ein trinkbares Fläschchen Milwaukee Bier.

Am anderen Ufer angelangt, fährt unser Zug gleich auf die Schienen und bald weiter, in südlicher Richtung. Der Schienenweg liegt westlich neben dem Fluss und in paralleler Richtung mit demselben; denn am Einfluss des Willamette bei Portland macht der Oregon ein Knie und hier bei Calama ein zweites; zwischen diesen beiden Winkeln fliesst er in nördlicher Richtung.

Der Fluss ist breit, seine Ufer flach; nicht weit entfernt sind Hügel, welche — rauchen; im Osten sind hohe Berge sichtbar. Die Gegend ist lieblich und fruchtbar; aber Baumstümpfe stehen noch überall in den Feldern.

Der Beamte der Gepäckbeförderungsgesellschaft kommt in den Zug und fragt nach dem Begehr jedes Einzelnen. An meiner Aussprache des Englischen erkennt er mein Vaterland und spricht, als gewiegter Geschäftsmann, sofort deutsch mit mir. Darin sind die Amerikaner doch anders, als die Engländer! Ich bin durch England, Irland und Schottland gereist und habe ausser einigen deutschen Kellnern und einem Bauernfänger nur ein einziges Mal einen Herrn (auf der Insel Staffa) getroffen, der von selber, da er uns deutsch reden hörte, deutsch mit uns sprach und sich als ehemaligen Studenten der Universität Heidelberg vorstellte.

Ich habe für meinen Koffer nebst Handgepäck 25 Cts.

---

[1] Vgl. Cap. XVIII.

zu zahlen; aber im Hotel wird mir dies sogar bei der Rechnung vergütigt. Im Esmondhaus zu Portland steige ich ab, um einen Tag von den Mühen der Ueberlandfahrt auszuruhen und für die Entbehrungen des einförmigen Essens mich zu entschädigen.

Der Geschäftsführer des Hotels ist ein Deutscher. Ich verlange ein gutes Zimmer; man giebt mir einen grossen Salon mit daranstossendem Alkoven zum Schlafen: als ich meine Unzufriedenheit nicht verhehle, erhalte ich ein bequemes, geräumiges Schlafzimmer.

Das Abendessen ist vortrefflich. Mein Tischnachbar, ein Eisenbahnagent, den ich auf der Fahrt nach Tacoma kennen gelernt, überschüttet mich mit Freundlichkeiten, da er an mir zu verdienen hofft; doch beschliesse ich, die mir überreichte Geschäftsadresse nicht zu benutzen.

Auf dem Flur des Hauses mache ich die Bekanntschaft eines canadischen Rechtsgelehrten; wir gehen eine Stunde durch die gut erleuchtete und gepflasterte Stadt spaziren und plaudern über allerlei; über den gerade lebhaft entbrannten Streit der canadischen Pacificbahn, welcher einen schwer zu lösenden Competenzconflict zwischen Bundes- und Einzelstaat des Dominiums von Canada darstellt; über englische und deutsche Verhältnisse, namentlich auch über den Universitätsunterricht. Er hat dieselbe Ansicht von den Deutschen, die ich auch in England schon vielfach gehört, dass es mit ihrer Frömmigkeit eigentlich recht schlimm bestellt sei.

Portland mit seinen 40000 Einwohnern ist die wirkliche Hauptstadt des pacifischen Nordwestens; die Lage der Stadt ist vortrefflich und gebietend.

Zwölf Meilen oberhalb des Einflusses vom Willamette in den Columbia und 100 Meilen vom Seegestade, aber für Seeschiffe bis 3000 Tonnen Gehalt bequem erreichbar,

ist die Stadt in der That ein Seehafen und wird von den Amerikanern in dieser Hinsicht mit London und Amsterdam verglichen. Von Portland gehen Dampfer nach San Francisco, Britisch Columbia, Alaska. Von der reichen Ernte Oregon's wird Weizen in grossen Massen zu Portland auf Segelschiffe verladen, welche in 4 Monaten um das Cap Horn herum direct nach Europa (London und Amsterdam) fahren; bei niedrigem Wasserstand (15' Tiefgang) kann die Ladung der Schiffe erst in Astoria (am Stillen Ocean) vervollständigt werden. Diese Nachricht habe ich von unserem Consul, Herrn Caesar, der selber in der Ausfuhr thätig ist. Andere Ausfuhrgegenstände sind Holz, Häute, Wolle und eingemachter Lachs. Portland ist ferner der Mittelpunkt des Eisenbahnverkehres von Oregon und Washington und jetzt direct mit Chicago und New York einerseits und mit San Francisco andererseits durch Schienenstränge verbunden. Vor 15 Jahren betrug die Bevölkerung der Stadt 1100; der Bau der nördlichen Pacificbahn bewirkte eine Steigerung auf 17000; 1883 waren es 30000 geworden. Die Ausfuhr nach dem Auslande betrug 1886 an 6 Millionen Dollars; die nach dem Inlande noch etwas mehr. (120 Schiffsladungen Lachs, mehrere hunderttausend Tonnen Weizen, 11 Millionen Pfund Wolle, 2 Millionen Pfund Häute, 5½ Millionen Pfund Hopfen, 29 Millionen Pfund Kartoffeln.) Die mit Portland'schen Firmenschildern versehenen Frucht-Kisten sah ich auf der ganzen Strecke der nördlichen Pacificbahn.

Es giebt in den Vereinigten Staaten keine schönere Stadt von gleicher Grösse, sei es hinsichtlich der Lage, sei es hinsichtlich der Bauten, und zwar der privaten wie der öffentlichen. 21 Millionäre soll Portland zählen. Die Privathäuser zeigen Reichthum und Geschmack. Die Umgebung ist romantisch. Vom Gipfel des Robinsonhügels hat man

eine schöne (vielfach auf Lichtbildern dargestellte) Aussicht auf die Stadt und die beiden Flüsse sowie auf die schneebedeckten Gipfel des Cascadengebirges.

Oregon, das Gebiet des gleichnamigen Flusses, kam 1846 an die Vereinigten Staaten, indem durch Vertrag mit England die Grenzlinie längs des 49.° nördlicher Breite bis zum Stillen Ocean verlängert wurde. Im Jahre 1848 wurde es ein Territorium; 1853 wurde Washington, 1863 Idaho davon abgezweigt; 1859 ward es zum Staate befördert: es besitzt auf 248 000 qkm an 174 000 Einwohner. Die hauptsächlichsten Erwerbsthätigkeiten sind Holz- und Landwirthschaft, Lachsfang, Bergbau auf Gold, Silber, Kohlen und natürlich Handel und Schifffahrt. Die politische Hauptstadt ist das kleine Salem mit 6000 Einwohnern.

XV. Tag, Montag, den 29. August.

Portland. Abfahrt nach San Francisco.

Nachdem ich mich vom Staub der amerikanischen Wüste gründlich gereinigt, schlief ich vortrefflich, zum ersten Male seit 11 Tagen in einem ordentlichen Gasthause. Zum ersten Male hatte ich wieder an Stelle des Morgenfutters ein gutes, behagliches Frühstück.

Ich wandere durch die Strassen und benutze den Pferdebahnwagen nach dem Stadtpark. Der Weg durch die Vorstadt ist mit hübschen Landhäusern besetzt. Die Inschrift Citypark über dem Eingangsthor ist aus borkenbedeckten Baumästen zusammengesetzt. Die Gesetze über Benutzung des Parks sind, auf Leinwand gedruckt, allenthalben angeschlagen. Jede Verletzung der Regeln wird mit Verhaftung

bedroht. Ueberhaupt wird in dem „freien“ Amerika mehr arretirt als bei uns; die Amerikaner entschuldigen sich damit, dass die Polizei die Gesetzesübertreter nicht kenne und also zur Gerichtsverhandlung nicht herbeischaffen könne. Aber die kettenrasselnden Sträflinge, die PAUL LINDAU in den Strassen von Portland gesehen, habe ich nicht zu Gesicht bekommen; vielleicht sind sie in den 4 Jahren wieder abgeschafft, zumal LINDAU's Freund seinen Unwillen so beredt und kräftig ausgesprochen.

Ich bin ganz allein in dem Park. Derselbe zieht sich an einen Hügel hinauf. Der Fahrweg geht in Windungen; der Fussweg steigt ziemlich gerade empor. Von Rasenpflege ist jetzt nicht viel zu sehen; der Schatten ist mässig. Nur ein einziger Arbeiter ist beschäftigt. Derselbe theilt mir mit, dass keine Aussicht vorhanden sei, das Cascadengebirge von hier zu erblicken: das sei nur im Sommer für 6 Wochen möglich.

Ich geniesse den Blick auf den Fluss und die Stadt und das am jenseitigen Ufer gelegene Vorstädtchen Alban; das grösste Haus in Portland ist — eine Schule.

Zu Fuss kehre ich zurück. Viele Chinesen sind auf den Strassen sichtbar. Den ersten „Weizengelben“ hatte ich schon im Gasthause als niedrigsten Diener kennen gelernt. Die vornehmeren tragen ihre langen, wohlgepflegten Zöpfe, die bis zur Kniekehle reichen; ein gut' Theil des Haares ist falsch: im chinesischen Barbierladen konnte ich mich überzeugen, dass das natürliche Haar bis zum unteren Ende des Nackens reicht. Die gewöhnlichen Chinesen haben den Zopf ums Haupt gebunden; sie tragen Lasten in eigener Art: ein wagerechter Stab ruht schräg auf einer Schulter, gewöhnlich der rechten; an jedem Ende desselben ist ein beladener Korb befestigt.

Zahlreiche Gemüsegärten sind an den seitlichen Abhängen der Vorstadtstrasse angebaut; Holzbrücken führen

hinüber. Die Strassenbeleuchtung ist mit elektrischen Glühlämpchen eingerichtet.

Nach der Stadt zurückgekehrt, suche ich vergeblich auf den Strassen einen Wagen zur Orientirungsfahrt. Man weist mich nach einem Laden, woselbst durch Fernsprechleitung der Wagen vom Bahnhofe herbeigerufen wird. Bis er kommt, besuche ich das gegenüberliegende Haus eines chinesischen Arztes, der sogar bei den Amerikanern berühmt ist; namentlich soll er letzthin den von europäisch gebildeten Aerzten aufgegebenen Fall eines gelähmten Knaben geheilt haben. Der alte zahnlose Chinese, der kein Wort englisch sprach, war der schmutzigste College, den ich bisher gesehen. Ueber meinen nicht gewinnbringenden Besuch war er ebenso wenig erfreut, wie sein Wurzeln raspelnder Gehilfe. Auskunft erhielt ich von einem etwa 14jährigen Diener mit listigen Augen und Mienen, die an den jugendlichen Hasenfellhändler unseres Meisters Knaus erinnerten. Er hatte, wie die jungen Chinesen meistens, das Englische leidlich erlernt und erklärte mir die Heilkunst seines Herrn, die sich auf ein mit Holzschnitten versehenes chinesisches Buch stützt. Auf der einen Seite (der linken) ist der Kranke abgebildet; die Erzählung seiner Leiden fliesst aus dem Munde, ähnlich wie in manchen unserer mittelalterlichen Bilder: ein Pfeil zeigt auf den leidenden Theil des Körpers. Auf der anderen Seite (der rechten) stehen gegenüber die Heilmittel verzeichnet. Dieselben bestehen meist aus pflanzlichen Stoffen, welche auf den leidenden Theil gelegt oder sonst wie einverleibt werden. Man sieht, die Weisheit und Kunst des Doctors ist nicht viel grösser, als die irgend eines unserer Kurpfuscher, der sich ein homöopathisches Hilfsbüchlein zugelegt hat.

Die Hauptreclame des Chinesen besteht aber darin, dass er niemals schneidet; und das ist für die niederen

Klassen sehr massgebend, wie jeder Nicht-Arzt beurtheilen kann, der einmal den Schwank Dr. Klaus gesehen. Der Knabe wurde nicht müde, mir in allen Tonarten zu wiederholen: *The doctor never cuts, never cuts the doctor, never the doctor cuts.*

In San Francisco soll ein chinesischer Schmutzdoctor Lipotai, ein Barbier aus Hongkong, grossartige Damen-Praxis besitzen, obwohl er all' den feinen Ladies dieselbe Krankheit der — Nieren andichtet und dasselbe Heilmittel verordnet: *You sabe,*[1] *skunk's spleen bellie*[2] *good, alle same.* Milz der Stinkkatze ist das Allheilmittel der Chinesen.

Mit dem Wagen fahre ich zuerst zu dem Consul des Deutschen Reiches, Herrn Caesar, an den ich Empfehlungen hatte; doch treffe ich ihn weder in seiner Wohnung noch im Geschäft. In letzterem hatte ich Gelegenheit zu beobachten, wie die Amerikaner, selbst im äussersten Nordwesten, alle Erfindungen sich zu nutze machen. Im Comptoir werden die Geschäftsbriefe von einer Dame mit der Remington'schen Schreibmaschine angefertigt und copirt; der stets tickende Telegraph giebt in jedem Augenblick Nachricht vom Stande des Welthandels. Ich besorge mir die Eisenbahn-Fahrkarte von Portland nach San Francisco; der Beamte ist ein Deutscher, der schon 25 Jahre im Lande weilt. Ueberhaupt sind hier im äussersten Nordwesten verhältnissmässig viele Landsleute anzutreffen. Der Bierwirth, bei dem ich im Vorbeifahren ein Glas „Lager“ mir munden lasse, ist ein Bayer; der Brillenhändler auf der Strasse ist ein Norddeutscher; vom Geschäftsführer im Gasthause habe ich schon gesprochen.

---

[1] „Wissen Sie“, eigentlich spanisch; aber in das Englisch, das die Chinesen an der Küste des Stillen Oceans sprechen, aufgenommen.

[2] = *very.* Die Chinesen können das R nicht aussprechen und ersetzen es durch ein L.



Mein Kutscher ist wie alle seine Standesgenossen; er fährt mich hauptsächlich ausserhalb der Stadt umher: wahrscheinlich soll ich die Häuser der reichen Mitbürger bewundern. In der Stadt ist von öffentlichen Gebäuden nicht viel zu sehen; nur das Schulhaus, die Post, die Bank.

Drei Strassen sind längs des Flusses und diesem gleichlaufend angelegt. In den beiden Hauptstrassen sind bereits sämmtliche Gebäude aus Stein; aber die ganz hohen, wie in Chicago, fehlen noch; ein sechsstöckiges wird gerade gebaut. Schöne Läden, prachtvolle Juweliergeschäfte sind hierselbst sichtbar. Die dritte Strasse enthält noch Holzgebäude; viele Geschäftshäuser sind aus Holz, ebenso Gasthäuser zweiten Ranges. Sehr stattlich ist die Brücke über den Willamettefluss. Auf den beiden Steinpfeilern sind Eisenträger schräg aufgestellt und oben durch horizontale Eisenschienen verbunden; von letzteren hängen eiserne Stäbe herab, welche die Holzbahn tragen. Es ist dies eine in den Vereinigten Staaten beliebte Bauart.

Man zahlt 5 Cts. für den Uebergang. Von der Brücke aus hat man eine hübsche Aussicht auf den Fluss und seine Ufer: flussabwärts links (westlich) die Stadt mit Hafen, Docks, Dampffähren, rechts Alban; flussaufwärts links den Stadtpark, rechts Hügel und im Hintergrunde bewaldete Berge.

Das Chinesenviertel Portlands (mit angeblich 3000 bis 4000 Einwohnern) ist von der übrigen Stadt nicht abgegrenzt.

An der Aussenseite der Häuser hängen grosse rothe Schilder herab mit goldenen Buchstaben in chinesischer Schrift, auch goldene Schilder mit blauen Buchstaben. In den grossen Kaufmannsläden werden allerlei Verbrauchsgegenstände für Chinesen, namentlich auch Esswaaren, feilgeboten. Ein braungebratenes Ferkelchen hängt als Lieblingsspeise in jedem Laden; davon wird stückweise zum

Verkauf abgeschnitten. Grosse Bananen, gesalzene Fische liegen aus. Auf den Fleischstücken sitzen Tausende von Fliegen. Unter dem nach der Strasse offenen Verkaufsfenster des Ladens sind Hühner hinter einem Gitter angebracht und picken heraus nach der aussen vorgesetzten Krippe voll Reis. Die Firma eines grossen Ladens lautet: *Dealers in all kind of chinese provision; general contractor of Chinese labor.* Man sieht, der chinesische Arbeiter wird von seinen eigenen Landsleuten wie eine Sache behandelt. Der Ausdruck erinnert sehr an das Ebenholz der ehemaligen Negersclavenhändler.

Fast jeder Laden wird von mehreren Parteien eingenommen; auch die Wohnzimmer sind durch Verschläge vielfach getheilt, wie man schon von der Strasse aus bemerken kann. Einige der chinesischen Kaufleute führen bereits in englischer Sprache ihr Buch, (die jungen sprechen auch englisch;) andere tuschen noch die heimischen Zeichen und bedienen sich der Rechen—maschine. Zum Wiegen benutzen sie elende Schalen mit Laufgewicht.

Von den Mongolen sind einige wohlhabend; sie tragen schöne Tuchgewänder heimischen Schnittes und fahren auch in Kutschen. Die ärmeren Chinesen tragen blaue Leinwandkittel; kuppelförmige Strohhüte, oder Kappen, mitunter auch Strohhüte europäischer Art. Die wenigen chinesischen Damen, die vorüber trippeln, sind abgeschmackt hässlich; sie zeigen lächerlich steife Frisuren und grosse Ohrgehänge mit Porzellanringen. Die vereinzelten Kinder sehen ziemlich klug aus und werden von ihren Eltern sehr zärtlich geliebkost.[1]

Ich trete in den Barbierladen. (Ueberhaupt kann der Europäer überall die Räume der Chinesen betreten; sie werden ihm stets höflich entgegenkommen.) Der Barbier

[1] Die meisten Mongolen, die in den pacifischen Küstenstaaten leben, sind unverheirathete Arbeiter.



ist ausnehmend geschickt; er rasirt mit einer sehr kleinen Klinge das ganze Gesicht, auch die Lidoberflächen (mit Ausnahme der Brauen), ferner den Eingang der Nase und der Ohren und den vorderen Theil des Kopfes. Dies geschieht mindestens alle 14 Tage einmal. Die vollständige Entfernung aller Haare aus dem Gesicht giebt jungen, namentlich feisten Chinesen das eigenthümliche Aussehen, ähnlich dem einer Porzellanpuppe.

Der Schuster verfertigt die heimatlichen Filzstiefel mit der Ale; aber viele seiner Landsleute sind ihm untreu geworden und tragen grobes Schuhwerk europäischer Art. Uhrmacher und Schneider arbeiten ganz geschickt; die Letzteren handhaben die Nähmaschine. Der chinesische Holzhacker tritt mit seinem Fusse auf den Holzblock und zertheilt denselben mit eigenthümlich trapezförmiger Säge.

Ich trete in eine Opium- und Spielhölle. Ich sehe die grosse chinesische Tabakspfeife; sie besteht aus einer mächtigen Metallkapsel, aus der nach vorn ein cigarettenspitzähnlicher Tabaksbehälter und hinten das gebogene Rohr herausragt. In den Behälter wird der feingeschnittene Tabak gethan und hinten rasch gesogen; in wenigen Secunden ist die Pfeife geraucht und muss neu gestopft werden. Ich konnte nicht erfahren, ob die Chinesen das Tabakrauchen selbstständig erfunden oder von den Europäern, die es ihrerseits von den Indianern Nordamerikas erlernt, überkommen haben; jedenfalls hat schon LINNÉ eine Tabaksart als die chinesische (*Nicotiana chinensis*) unterschieden. Auf das Opiumrauchen, das ich in San Francisco genauer zu studiren Gelegenheit hatte, werde ich später noch zurückkommen. Ein seltsamer Anblick ist es, die sonst so sparsamen, nüchternen, unermüdlich arbeitsamen Chinesen vom Würfelspiel-Teufel besessen zu sehen. Schon in den Läden hatte ich überall kleine chinesische Bücher ausliegen

sehen, über deren Bestimmung die Verkäufer nicht mit der Sprache herauswollten; später erfuhr ich, dass sie zum Glück-Spiel benutzt werden, dem die Chinesen, wie dem Opium, leidenschaftlich huldigen. Der feiste Wirth fragt mich mit höflicher Verbeugung, ob ich nicht spielen wolle. (*Will you gamble, Sir?*) Ich antworte ebenso höflich, aber ablehnend. (*No, thanks, the European people are too clever for you.*) Beim Verlassen des Hauses höre ich noch hochgestimmtes Guitarren-Klimpern, das hinter einem vergitterten Fenster hervordringt. Wie die Götter, sind auch die — Laster immer beisammen.

Die Häuser des Chinesenviertels gehören Amerikanern und werden um hohen Preis an Chinesen vermiethet. Die Letzteren vermiethen wiederum die einzelnen Gelasse an zahllose Parteien. Sie vertheilen jeden Raum in kleinste Abschnitte und graben sich von den Kellern aus immer tiefer in die Erde. Wo 50 Europäer wohnen, hausen 500 und mehr Chinesen.

Ins Gasthaus zurückgekehrt, finde ich unsern Consul, der mir sehr freundlich Auskunft ertheilt.

Die Rechnung für das Zimmer ist sehr billig, 1 1/2 Dollars. (Freiwilliges Trinkgeld 75 Cts.) Um 4 Uhr geht die Dampffähre über den Willamette zum östlichen Ufer ab; pünktlich um 4^{h} $15'$ der Zug nach San Francisco.

Die Seefahrt von Portland nach San Francisco dauert 60—72 Stunden, der Dampfer geht alle 4 Tage. Die Ueberlandfahrt (739 Meilen) dauert gegen 40 Stunden; der Zug geht täglich: allerdings ist inmitten des Schienenweges an der Grenze zwischen Oregon und Californien noch eine Lücke, welche die Postkutsche binnen 6 Stunden zurücklegt. Ich hatte zur Zeitersparung und auf den Rath von Freunden den Landweg vorgezogen.

Die Eisenbahnlinie ist neu, sogar noch nicht vollendet,

in meinem Reisebuche nicht erwähnt. Die nördliche Hälfte (Portland-Ashland, 341 Meilen) gehört der Oregon- und California-Gesellschaft, die von Deutschen (Köhler & Co. in Frankfurt a. M.) gebaut ist und verwaltet wird. (R. Köhler, Manager.) Die südliche Hälfte in Californien (Coles—San Francisco) gehört zur südlichen Pacificbahn.

Zuerst führt die Bahn über 100 Meilen weit durch das Willamette-Thal. Dies ist das grösste im Staate Oregon, 150 Meilen lang, 50 Meilen breit; liegt eingeschlossen zwischen dem östlichen Cascaden- und dem westlichen Küstengebirge und enthält $4^1/_2$ Millionen Acres reichen und schönen Landes sowie einige der schönsten Städte des Nordwestens.

Zuerst kommt Oregon-City (1800 Einwohner, 15 Meilen von Portland) am Falle des Willamette. Dann folgen grossartige Getreidefelder, deren schwarze Erde umgeackert zu Tage liegt. Hierauf Salem (6000 Einwohner, 52 Meilen von Portland), die Hauptstadt von Oregon. Der Zug hält an jeder kleinen Station. Gar fröhlich lodert das Feuer im Walde: schliesslich gewöhnt man sich daran. Grosses Gewühl herrscht zu Albany (8^h 5′; 79 Meilen von Portland; 3600 Einwohner). Hier ist das Abendessen. Ich aber hatte in unserem „Büffetpalastwagen“ ein einfaches Mahl zu mir genommen, das mir besser gefiel als das Schnellessen auf der Haltestelle. In Albany wird einer der gewöhnlichen Wagen abgehängt; jetzt herrscht schreckliche Ueberfüllung in den anderen, aus dem einzelne zahlungsfähige Reisende sich in unseren, nicht gerade überfüllten Schlafwagen flüchten.

Von Eugène (123 Meilen von Portland) bis Roseburg (197 Meilen von Portland) steigen wir um 2000′ und treten in die Thäler ein, welche die Bahn ebenso kostspielig wie malerisch machen. Letzteres allerdings nur für die nord-

wärts Reisenden, die Nachmittags durchkommen. Cowcreek Cannon ist derart gewunden, dass 35 Meilen Schienen gelegt werden mussten, um 12 Meilen weiter zu kommen.

Abends hatte ich noch eine gemüthliche Unterhaltung mit unserem schwarzen Pullmann-Beamten. Es ist ein hübscher, schlanker, aber ganz schwarzer Mann; sein Vater ist Schotte, seine Mutter Negerin. Ich tadle die Engherzigkeit der „freien" Amerikaner in Sachen der Hautfarbe und erwähne, dass ich nur die Mohammedaner (in Constantinopel, Smyrna, Tunis [1]) duldsam und frei von Antihamitismus gefunden; er aber erwidert recht verständig, dass er sein Vaterland liebe, Schlimmes wegen seiner Hautfarbe noch nie erduldet und bessere Zustände von der Zukunft und grösseren Bildung der Farbigen erhofft. Ich war erstaunt und muss gestehen, dass die Anschauungsweise dieses Negers so manchem Europäer zum Vorbild dienen könnte.

XVI. Tag, Dienstag, den 30. August.

Durch Südoregon und Nordcalifornien.

Wir fahren durch Felder, durch Tannenwald. Aber in dem Walde erscheinen auch Eichen. Es raucht in der Ferne, es brennt in der Nähe. Um 7 h Morgens erreichen

[1] In Constantinopel sah ich einen ganz schwarzen Priester, mit dem grünen Turban des Propheten bekleidet; während zu Rügen im vorigen Jahrhundert die Schweden einem durch Gebrauch von Silberpillen etwas geschwärzten Prediger die Kanzel verbieten wollten. Bei Smyrna liessen weisse, kleine Türken zusammen mit armen Negerkindern friedlich ihre Drachen steigen. In Tunis stellte mir ein General einen würdevollen Neger (ehemaligen Sclaven) als seinen Freund vor.

wir Grants Pass (296 Meilen von Portland, 250 Einwohner). Die Gegend bleibt fruchtbar; Getreide, Mais, Hopfen werden gebaut. Gemüthlich wird der weissgedeckte Kaffeetisch im Schlafwagen hergerichtet. Um 9^{h} erreichen wir Ashland (341 Meilen von Portland, 1600 Einwohner) und die Grenze zwischen Oregon und Californien. Hier ist vorläufig das Ende der Bahn.

Die Verbindungsstrecke über die Sisquijou-Berge (= Stutzschwanzpferd, 600—1520 m hoch, die Heimstätte der Modoc-Indianer, welche 1873 so tapfer gegen die Truppen der Vereinigten Staaten gefochten,) ist zwar schon weit gediehen, aber noch nicht fertig gestellt. Wir müssen von Ashland in Oregon nach Coles in Californien (etwa 25 Meilen) in einer sogenannten Kutsche fahren (California, Oregon and Idaho Stage Co.,) wozu 5 Stunden erforderlich sind.

Die Ueberland-Fahrkarte giebt Anrecht auf einen Platz und Gepäckbeförderung. Aber wir werden sehr eng zusammengepresst. Federn besitzt der Wagen auch nicht; man wird ein wenig gerädert. Nach der Staub-Seite hin kann man buchstäblich nichts sehen. Wir fahren in die Höhe und wechseln oben die Pferde. Der Berg ist bis zum Gipfel bewachsen. Seltsame Cantinen, die mich an die des Stilfser Jochs erinnerten, auf den Höhen sind für die Eisenbahnarbeiter berechnet, deren man viele weisse, noch mehr weizengelbe sieht.

In Coles ist es so schmutzig, wie ich es bisher in Amerika noch nicht getroffen, und das Mittagessen fast ungeniessbar. Zu unserem grossen Missvergnügen erfahren wir, dass der Zug, der uns von hier nach Sacramento bringen soll, wegen eines angeblich harmlosen Zusammenstosses drei Stunden Verspätung hat. Wir müssen in dem elenden Neste warten.

Am Bahnhofe mache ich die Bekanntschaft eines deut-

schen **Maschinenbauers**, hier Ingenieur genannt, der beim Bahnbau angestellt ist und zur Zeit Urlaub hat. Tausend Chinesen werden hier in den Sisquijou-Bergen beschäftigt und 1500 Weisse. Die ersteren erhalten für den Tag 1 Dollar, die letzteren 2 Dollars. Die ersteren beköstigen sich angeblich für 5 Cts.[1] (?), den letzteren wird die Beköstigung von der Bahngesellschaft für 1 Dollar täglich geliefert. Letztere stellt auch die Zelte, in denen die Arbeiter wohnen. Jeden Tag sei Todtschlag, entweder unter den Weissen, oder gegen die Chinesen. Aber die letzteren hätten auch schon einen und den anderen missliebigen Aufseher heimlich erschlagen. Das meiste werde verschwiegen; die Zeitungen erhielten von der Gesellschaft Schweigegelder. Bei dem Tunnelbau komme fast jeden Tag Unglück vor, namentlich durch herabstürzende Steine; fast jeden Tag müsse ein Mitglied des Ingenieurcorps ins Krankenhaus gebracht werden. Für die ärztliche Casse müsse jeder Ingenieur 50 Cts. monatlich beitragen; der Arzt sei sehr tüchtig, ein Deutscher. Von Amerika sei er nicht entzückt; man verdiene ja, behalte aber nicht viel übrig: ein armer Mann könne hier sein Recht nicht erstreiten. Ich bin weit entfernt, alle diese Mittheilungen wörtlich für wahr zu halten; wollte sie aber nicht übergehen, da sie mir charakteristisch zu sein scheinen. Ich habe Landsleute genug getroffen, denen es vortrefflich geht und die zufrieden sind, Aerzte, Kaufleute, Landbauer, Arbeiter; aber keineswegs findet jeder Auswanderer drüben das geträumte Eldorado.

Ein Einbeiniger, der auf Krücken geht, — die Bahn hat ihm das Bein abgefahren, — erhält von mir ein Almosen. Ein armer Mann, der dabei steht, giebt ihm auch etwas. Aber die wohlhabenden Reisenden, bei denen ich mich für

[1] Man rechnet gewöhnlich 10—15 Cts. für den täglichen Unterhalt eines chinesischen Arbeiters in Californien.

den Krüppel verwende, lachen mich einfach aus und erklären, sie gäben kein Geld für Schnaps. Der Bettler hat es schlecht in den Ländern englischer Zunge, sowohl in Grossbritannien wie auch in Amerika.

Ich hatte noch vollauf Zeit, über den Staat, dessen Bekanntschaft mir bevorstand, aus meinen Reisebüchern mich zu unterrichten. Californien (calienti fornalo, spanisch, = heisser Ofen) wurde 1537 von Ximenez besucht, also 45 Jahre nachdem Columbus zuerst Amerika entdeckt hatte. Erst 1602 dachten die Spanier an Niederlassung und entsendeten Viscaiño auf eine Forschungsreise längs der pacifischen Küste; 1683 wurden Missionen in Californien begründet; 1769 die Bay von San Francisco gefunden, nach dem Begründer des Franciscaner-Ordens benannt und 1773 eine „*Mission de los Dolores di San Francisco di Assisi*" auf dem Platze des jetzigen „Frisco" erbaut.

Californien, das Land zwischen der Küste des Stillen Oceans und der Sierra Nevada, wurde 1848 mit anderen Gebieten von der Republik Mexico in Folge des unglücklichen Krieges an die Vereinigten Staaten abgetreten. Zu dieser Zeit hatte der Staat 15000 Einwohner, darunter 2000 Yankees; und war kaum bekannt. Allerdings, das herrliche Klima, der fruchtbare Boden, die Weidegründe, die gute Handelslage lockten Einwohner an. Da kamen die Goldfunde, am 17. Januar 1848, zu Coloma am American River, auf dem Eigenthum des Capitän Sutter. Das California-Fieber brach aus. Ganze Völkerwogen ergossen sich in das gelobte Land. Tausende verkauften ihren Besitz und ertrugen unsägliche Leiden auf dem Zwischendeck elender Schiffe, die den gefährlichen Weg durch die Magellanstrasse unternahmen; die anderen segelten nach der Landenge von Panama, wo viele dem Fieber erlagen, ohne das goldene

Thor nur erblickt zu haben; das schlimmste war die Fahrt über Land vom Missouri durch die amerikanische Wüste, im Ochsengespann, die viele Monate in Anspruch nahm; der Weg war bezeichnet mit Grabhügeln und dem bleichenden Gebein von Zugthieren, wie die Karawanenstrasse durch die Wüste Sahara.

Schon 1850 wurde Californien ein Staat, 1852 zählte es drei, 1856 fünf, 1880 aber neunmalhunderttausend Einwohner: darunter 75 000 Chinesen, 1600 Indianer, 6400 andere Farbige. Für die Ausdehnung des Gebietes (489 000 qkm, 159 000 amerikanische Quadratmeilen) war das noch nicht viel; nämlich 1,75 auf den Quadratkilometer. (In Deutschland 86,6.)

Die Hauptbeschäftigung war zunächst das Goldgraben und die andere Erzarbeit. Die Verzweigungen der Sierra Nevada sowie die Thäler des von Norden kommenden Sacramento und des von Süden kommenden Joaquin-Flusses, die sich vereint in die Bucht von San Francisco ergiessen, bilden die californische Goldgegend. Die Goldausfuhr betrug 1851 an 35 Millionen Dollars, 1849—1866 an 1000 Millionen Dollars. (Von 1854—1886 an der ganzen pacifischen Küste 2500 Millionen Dollars.) Sie ist jetzt auf 20 Millionen Dollars jährlich gesunken.

Nachdem der Goldtraum verrauscht ist, hat Californien sich auf seinen wahren Beruf besonnen; derselbe ist Handel und Ackerbau. Weizen, Früchte, namentlich Orangen, Wein werden eifrig und erfolgreich angebaut; die herrlichen Fichtenwälder zur Holzgewinnung; die ausgedehnten Weideländereien zur Viehzucht benutzt.

1880 waren von den 100 Millionen Acres, welche der Staat besitzt, 5 Millionen unter Cultur. Die Weinausfuhr betrug 9 Millionen Gallonen = 340 000 hl; 1883 aber 456 000 hl. Der Weizenertrag 1884 an 43 Millionen Bushel

= 14 Millionen Hektoliter; von Orangen wurden 1885 an 22, von anderen Früchten 23 Millionen Pfund ostwärts versendet.

Die Küste Californiens hat nur wenige Häfen. Die eigentliche Zufahrt für Seeschiffe bildet das goldene Thor, der 8 km lange, an der engsten Stelle nur 2 km breite Eingang in den herrlichen Meerbusen von San Francisco, auf welchem alle Flotten der ganzen Erde Platz finden. Er ist 90 km lang von Norden nach Süden, (der Dampfer braucht 3 Stunden, ihn der Länge nach zu durchmessen,) und zerfällt in drei Theile: in ein mittleres Becken, das nach Westen geöffnet ist, und in zwei Flügel, von denen der eine nach Nordosten sich erstreckt und die beiden Flüsse Sacramento und Joaquin aufnimmt; der andere nach Süden zieht und die eigentliche Bucht von San Francisco darstellt, an der die wichtigste Stadt des Landes gelegen ist. Politische Hauptstadt ist Sacramento (mit 21 000 Einwohnern), besonders wichtig als westlicher Endpunkt des ältesten Schienenwegs durch das Festland, der Centralpacific-Eisenbahn. Im Süden des Staates Californien liegt die Mohave-Wüste, die aber dem Reisenden wenig Kummer macht, da er — sie nicht zu sehen bekommt.

Endlich kommt unser Zug und der gastliche Schlafwagen, in dem man sich behaglich von dem Staub der Sisquijou-Berge reinigen kann. In wunderbarer Abendbeleuchtung erscheint westwärts das californische Küstengebirge (Mt. Shasta), darüber die dunkelrothe Beleuchtung der untergehenden Sonne; ostwärts die niedrigeren Ausläufer der Sierra Nevada, über welche der Vollmond aufgegangen, und dunkelgraue Wolken hängen.

XVII. Tag, Mittwoch, den 31. August.

Durch Californien nach San Francisco. In San Francisco.

Um 6 ^{h} erwache ich, um $6^1/_2$ ^{h} erscheint die Sonne. Wir erreichen Wheatville. Die Gegend verdient diesen Namen: man erblickt ungeheure Weizenfelder, deren Gleichförmigkeit einigermassen durch Obstbaumpflanzungen unterbrochen wird. Auch Eucalyptus wird gehegt, gegen das Wechselfieber, das ja in Niedercalifornien sehr verbreitet ist: bald sieht man auch das Land von unregelmässigen, trägen Wasseradern durchzogen.

Wir kommen früh nach Sacramento (90 Meilen von Frisco); das ragende Capitol kündigt die Hauptstadt Californiens an. Weinpflanzungen sind in der Ebene und auf flachen Hügeln sichtbar, ebenso die berühmten Pfirsiche. Wir vertauschen die Richtung nach Süden mit der nach Westen. Sowie wir das niedrige Küstengebirge durchbrochen haben, wird das Land wässriger. Wiesen mit grasendem Vieh und röhrichte Sümpfe kommen in Sicht; zahlreiche Wasserläufe durchziehen den Boden. Bald erblickt man Schiffe, aber es ist noch nicht das Meer; sondern der stattliche Sacramentofluss, auf dem sich grosse Dampfer und Segler wiegen. Bei Benicia (1500 Einwohner, 33 Meilen vom Ziele,) der ehemaligen Nebenbuhlerin von San Francisco, erreichen wir den Sund. Der Eisenbahnzug geht über einen Damm und dann auf eine Dampffähre, die ihn über den nördlichen Arm der Bay (Pueblo Bay) trägt.

Das Trajectschiff heisst Solano, ist 424′ lang, 116′ breit, zwei Stockwerke hoch und hat 6′ 6″ Tiefgang. Jedes der beiden Räder von 30′ Durchmesser hat seine eigene

Maschine zu 2000 Pferdekräften. Tonnengehalt 3500.[1] Vier Schienengeleise sind vorhanden. 48 Eisenbahnfrachtwagen oder 24 Personenwagen können von der Fähre aufgenommen werden. Jede der beiden Zufahrten (am diesseitigen, wie am jenseitigen Ufer) ist 100′ lang, 150 Tonnen schwer, durch hydraulische Kraft bewegt. Sowie der Zug auf die Fähre gelangt, werden zur Sicherung Hemmbalken hinter dem Zugende quer über die Schienen befestigt.

Nach dem Urtheil meines Bekannten, des Ingenieurs, und aller amerikanischen Reisebücher ist es die grösste Dampffähre der Welt; ich wage das nicht zu entscheiden, finde sie aber jedenfalls staunenswerth.

Am südlichen Ufer des Nordarms der Bay fährt der Zug weiter nach Portcosta (Seehafen, 32 Meilen von San Francisco) und Vallejo (29 Meilen von San Francisco). Das Wasser des Meerbusens ist spiegelglatt, aber die Berge des jenseitigen Ufers im Nebel kaum sichtbar. In südlicher Richtung fahren wir weiter an der Ostseite des Hauptbeckens nach Oakland (50000 Einwohner, 6½ Meilen von San Francisco, das „Brooklyn von Frisco" genannt) und weiter auf einem 2½ Meilen langen, sehr gut gebauten[2] Damme in die See hinein. Am Ende des Dammes steigen wir aus dem Zug; uns empfängt ein sehr grosser Dampfer („Oakland"), um uns über den Südarm der Bay nach San Francisco zu fahren. Mustergültig sind die Verkehrseinrichtungen. Aus dem Eisenbahnzug gelangen wir in eine ungeheure Halle (300 × 120′, mit zwei Seitengebäuden von je 600′ × 60′). Aus dem Warteraume im oberen Stock gehen wir direct auf das Oberdeck des Dampfers und zwar durch eine ungeheure Thür, die im Augenblick, wo das Schiff anlegt, in

[1] Eine Tonne = 2000 Pfund.

[2] *Solid rock bed;* also nicht „ein 2 Meilen langer Holzquai", wie Bodenstedt angiebt.

die Wand des Gebäudes hineingeschoben wird. In demselben Augenblicke treten die Reisenden vom Unterdeck des Dampfers durch eine ähnliche Thür, an der anderen Seite der Halle, in den Warteraum zu ebener Erde hinein. Die Einsteigenden und die Aussteigenden kommen nicht miteinander in Berührung. Ueberall steht angeschlagen, dass, so wie der Dampfer gelandet ist, die darin befindlichen auszusteigen, die anderen aber einzusteigen haben. Zeit wird nicht verloren. Gedränge giebt es nicht. Unser Gepäck finden wir auf dem Dampfer, ohne uns darum zu kümmern. Die Handtasche aber muss jeder selbst tragen, wie fast überall in den Vereinigten Staaten.

Wir fahren durch die Bay. Der spähende Blick vermag die märchenhafte, ersehnte Stadt nicht zu entdecken. Grosse Schiffe kreuzen das Wasser. Zwei Inseln kommen in Sicht, die Ziegeninsel (*Goatsisland*) und die Bundesfestung Alcatraz. Meine wissbegierigen Fragen beantwortet ein Nachbar deutsch; es ist ein (sogar studirter) Lehrer aus Deutschland, der, wie es scheint, sein Eldorado auch nicht gefunden und über die geringe Schätzung der Wissenschaft in diesem Lande sich beklagt.

Delphine, Möven, Enten beleben das Wasser. Das mächtige Fährboot von der anderen Seite kommt uns entgegen. (Es besteht halbstündige Verbindung; täglich werden etwa 14000 Personen befördert, im Jahre 5½ Millionen.) Allmählich wird die Stadt deutlicher; der belebte Hafen tritt hervor, die ragenden Hügel,[1] welche jener den Namen der neuen Siebenhügelstadt verschafft haben. Der Vergleich mit Genua, Neapel, Constantinopel drängt sich auf; doch

[1] Nabob Hill, Telegraph Hill In — „alter“ Zeit stand dort der Zeichen-Telegraph, der die Ankunft des Panama-Schiffes verkündigte, damals (neben der Ueberlands-Ponny-Post) der einzigen Verbindung Francisco's mit der fernen civilisirten Welt.

bin ich nicht geneigt zu vergleichen, sondern mehr des neuen Eindrucks mich zu erfreuen. Die Länge der Schifffahrt beträgt 4 Meilen, die Dauer 20 Minuten.

Die Landung wird mir bequem genug gemacht. Ein Agent des Pallasthotels bemächtigt sich meiner Tasche und meiner Gepäckmarke und miethet mir an der Aussenseite des grossen Dampffährhauses — am unteren Ende des Marketstreet — für 1 Dollar einen Einspänner, der rasch (gegen Mittag) mich und meine Sachen zum Hotel bringt.

Nach dem einförmigen Essen im Speisewagen und Nationalpark hatte ich beschlossen, in San Francisco nach europäischem Plan zu leben, d. h. mir meine Speisen zu wählen. Das riesige Hotel zerfällt in zwei Abtheilungen: auf der einen Seite lebt man nach amerikanischem Plan, d. h. in Vollpension; auf der anderen nach europäischem, was ein wenig theurer, aber bei weitem angenehmer zu sein scheint. Ich erhalte ein sehr schönes Zimmer, mit anstossendem Badgemach, zum Preise von 3 Dollars für den Tag; sowie meine Briefe aus der so fernen Heimath und ein Tags zuvor in Berlin aufgegebenes Telegramm, das mir das Wohlbefinden der Meinigen meldet.

Pallace Hotel ist nach verschiedenen amerikanischen Zeugnissen „das grösste in der neuen wie in der alten Welt".[1] Es hat ausser den Sälen und allgemeinen Räumen 750 Zimmer für Gäste und kann 1200 Personen beherbergen. Das Gebäude deckt $2^1/_4$ Acres (= 90 Ar); ist 270′ lang, 350′ breit, 120′ hoch; der Hof misst 144′ × 84′. Es hat 7 Stockwerke, natürlich 5 Dampfhebemaschinen; die hochgelegenen Zimmer sind wegen der Aussicht bei den Amerikanern, von denen viele ständig hier wohnen, sehr beliebt. Allerdings nicht bei allen; ich lernte einen Herrn kennen,

[1] Ich kann den Streit zwischen Pallasthotel zu Frisco und Palmerhaus zu Chicago nicht entscheiden. Vgl. Cap. II.

der ein solches Hotel nie bezog, ohne — ein Rettungsseil mitzunehmen. Die Vorrichtungen gegen Feuersgefahr sollen vorzüglich sein. Das Haus ist auch nicht aus Holz gebaut, sondern aus Stein, im Fundament 12′ dick. Aber im Innern und für die Galerien, die nach dem Innenhof gehen, ist viel Holz verwendet. Das Gebäude hat ohne den Grund und Boden 3½ Millionen Dollars gekostet, das Mobiliar ½ Million. Hundert Pianos sollen dauernd im Hause sich befinden! Nun, mich haben sie nicht gestört. In und neben der grossen Halle zu ebener Erde sind Bureaus für das Hotelgeschäft, Telegraphie, Eisenbahn- und Gepäckdienst, Tabak, Bücher, Zeitungen; ferner Barbier- und Frisirstube, Kleidermagazine; dazu noch der amerikanische Schenktisch (*Bar*), Lesezimmer, Billard und dergl. mehr.

Eine kleine Armee von 400 Negern stellt die Dienstmannschaften; diese sind keineswegs mustergültig.

Von meinem deutschen Freunde und Fachgenossen war ich in liebenswürdigster Weise bei der Ankunft empfangen worden; ich frühstücke mit ihm nach deutscher Art in dem Wiener Café und Restaurant der Kearneystrasse und mache allein den Ausflug nach Golden Gate, bewaffnet mit dem neuen californischen Reisebuch (*New C. tourist's guide*, San Francisco 1886, 170 Seiten), das übrigens recht mittelmässig ist.

Zuerst wandere ich zu Fuss durch die mit der Kearneygleichlaufende Montgomerystrasse nach Norden. Hier ist die Gegend des Grossgeschäfts. Hier liegt die Nevadabank, welche soeben die ungeheure Weizenspeculation unternommen, aber gewaltige Summen (16 Millionen Dollars und mehr) dabei verloren hat. Die Strassen-Börse ist in vollem Gange. Blinde und Lahme drängen sich bettelnd durch die Gruppen der Speculanten. Das Minengeschäft liegt zur Zeit ganz nieder; dafür herrscht ein wahnwitziges Emportreiben

der Grund- und Boden-Preise. In den Schaufenstern prangt die Inschrift Land-boom, von Telegraphenpfeilen umgeben, wie das Haupt der Medusa von Schlangen. Allenthalben sind Pläne verkäuflichen Landes und Versteigerungsanzeigen sichtbar. Jeder will rasch ein Stück Land erwerben, aber nicht um es zu besitzen, sondern um es nach kurzer Zeit zu höherem Preise wieder loszuschlagen. Dass das Publikum den Schaden und der Speculant den Gewinn hat, könnte jeder Einsichtige an den fünf Fingern abzählen; wenigstens aus den Bildern der Witzblätter ersehen, wo der Landspeculant mit gefülltem Geldsack vor den Augen der trauernden — Zurückgebliebenen sich in die Lüfte erhebt, wie einst die Pandora der griechischen Sage. Aber die Spielwuth der Californier ist unzerstörbar.

Verlangten doch meine Bekannten von mir, der nie in seinem Leben ein Geschäft gemacht oder zu machen beabsichtigt, mit lächelnden Mienen, aber doch vielleicht in allem Ernste eine Zahlungsanweisung (*Check*) zum Landkauf, um mir nächstes Jahr — den sechsfachen Betrag des Geldes zurückzuerstatten!

Hierauf besteige ich die Kabelbahn, um in westlicher Richtung quer über die hügelige Halbinsel von San Francisco emporzusteigen. Diese Beförderung ist grossartig. Ueber Berg und Thal geht es mühelos, zauberhaft. Von der bewegenden Kraft ist nichts zu merken; uns stört kein keuchendes Pferd, kein schnaubendes Dampfross.

Sowie wir über die belebteren Theile der Stadt, die an die Bay grenzen, fort sind, kommen kleinere Wohnhäuser, meist aus Holz, erst kostbare, dann einfachere. (Sogar ganz kleine; einstöckig, mit nur einem Fenster.) Am Ende der Kabelbahn, gegen die Nordwestecke der Stadt zu, beginnt die Strassen-Locomotivbahn der Vorstadt.

Am Uebergang (*Transfer*) habe ich ein wenig zu

warten. Ich gehe in einen kleinen Laden, verlange Schwefelhölzer, erhalte ein Bund; aber das hingelegte 5 Centsstück wird nicht angenommen. *All right,* sagt der Mann. Selbst der kleine Amerikaner ist nicht kleinlich.

Das Umkehren der Fahrrichtung ist interessant und bei Kabel- wie Locomotivbahn gleichartig. Die Maschine wird vom Personenwagen gelöst, fährt um denselben in einer erst fallenden, dann wieder steigenden Curve herum (nur durch die Schwerkraft getrieben) und befestigt sich wieder in der entgegengesetzten Richtung.

Wir fahren durch die nördliche Vorstadt. Kleine Häuser und Geschäfte wechseln mit Gärten und noch unbebauten Plätzen. Trotzdem der Wagen anfangs gut besetzt war, bin ich schliesslich der einzige Wanderer zum goldenen Thor. Bei der Militärstation steige ich aus und empor. Zuerst kommt der Kirchhof. Von hier aus hat man einen herrlichen Blick auf den Meerbusen. Das Wasser ist glatt wie ein Spiegel, nur hier und da ganz leicht weisslich gekräuselt; die Farbe blau, mit gelblichen Streifen. Eine Insel ist sichtbar und etliche Schiffe. Das östliche Ufer verschwindet im Nebel. San Francisco sieht man hier von der Hinterseite.

Fort Presidio erscheint und macht einen sonderbaren Eindruck. Nach der Seeseite ist es stark befestigt und mit grossen Kanonen besetzt, um dem Feinde die Einfahrt in den Hafen zu wehren; nach der Landseite aber bildet ein niedriger Draht zwischen kleinen Pflöcken den Abschluss, als ob es sich um einen Ziergarten handelte. Gäbe es einen Feind, so würde derselbe nicht so thöricht handeln, gerade da zu landen, wohin die Amerikaner die Läufe ihrer Kanonen gerichtet haben; sondern wohl etwas weiter nach Süden, um ganz bequem von hinten her in die Festung hineinzuspaziren. Fort Presidio wurde vor 100 Jahren von den Spaniern erbaut, 1850 zu einer Reservation der Ver-

einigten Staaten erklärt; es erstreckt sich 1 1/2 Meilen längs des Meerbusens und umfasst 1500 Acres, die aber hauptsächlich zu Wohnungen der Soldaten und Officiere und zu Gartenanlagen benutzt sind.

Ich wandere immer weiter um das Fort herum, in der Hoffnung, einen freien Ausblick auf den Ocean zu gewinnen. Die gegenüberliegenden Berge an der Nordseite des goldenen Thores sind höchst malerisch. Endlich gewinne ich westwärts vom Fort einen guten Aussichtspunkt.

Die Einfahrt zur Bay hat ihren Namen [1] nicht von dem californischen Gold erhalten, denn sie trug ihn schon vor den ersten Goldfunden; sondern von dem goldenen Glanz der untergehenden Sonne, welche Abends die genau nach Westen gerichtete Einfahrt und das Meer jenseits derselben bestrahlt.

Mächtig und feierlich rauscht das Meer, obwohl es noch friedlich und glatt ist. Ganz einsam sitze ich auf abschüssiger, gras- und moosbewachsener Klippe. Der Wind weht, und unten rauscht die Brandung gegen die in das Wasser vorgeschobenen Felsen. Ein Dampfer kommt, ein Segler geht. Die schmale (nur 1700 m breite) Fahrstrasse des goldenen Thores, in der die Ebbe und Fluth mit der Geschwindigkeit von 7 Knoten in der Stunde fliesst und 7′ Erhebung und Senkung des Wassers hervorbringt, öffnet sich nicht unmittelbar in den mächtigen Ocean, sondern bildet erst einen kreisförmigen fast geschlossenen Meerbusen, an dessen schmaler Oeffnung südlich die Wolfspitze liegt (*Point Lobos*), von wo die einfahrenden Seeschiffe an-

---

[1] In dem Februar 1848 zu New York erschienenen Buche von FREMONT: *A Geographical Review of California* ist der Name Golden Gate sicher zum ersten Male gedruckt; die ersten Goldfunde wurden am 19. Januar desselben Jahres gemacht. Es wäre wünschenswerth, die älteren Zeitungen und Karten von San Francisco nachzusehen.

gezeigt werden, während die Nordspitze (*Point Bonita*) mit einem Leuchtthurm versehen ist. Alles dies liegt klar vor meinen Augen.

Auf dem Rückwege gehe ich durch Fort Presidio. Die Gartenanlagen desselben sind eigenartig: schöne Gras- und Blumenbeete, aber Kanonenkugelreihen als — Heckenanlagen. Die Bäume sind Cedern, Eucalyptus, gelbblühende Akazien.

Nach dem Hotel zurückgekehrt, werde ich Nachmittag 4 Uhr von Freund B. abgeholt. Wir fahren mit der Kabelbahn die berühmte Californiastrasse empor. Der Hügel heisst Nob-hill; der Name kann nicht, wie ein vortreffliches Buch über Californien behaupten will, von Nobel abgeleitet werden, sondern von Nabob (nurwab) = Provinzverwalter, indischer Fürst.

Die Reichen Francisco's werden eingetheilt in Vieh-, Eisenbahn- und Bonanza-Millionäre. Bonanza (spanisch) heisst ergiebige Erzader. Eine Beschreibung der Stadt macht drei Männer namhaft, die als Präsidenten der Centralpacificbahn je 20 Millionen Dollars erworben haben.

Einige Wohnhäuser der Reichen erforderten kolossale Unterbauten an den steilen Abhängen. Sie sind nicht mehr alle aus Holz wie früher, wo Francisco den Namen der hölzernen Stadt verdiente, sondern viele aus Stein, eines aus dem braunen von New York, der mit grossen Kosten herbeigeschafft worden.

Nach einem sehr gemüthlichen Mittagessen unternehmen wir einen Abendspaziergang in das Chinesenviertel. Wir nehmen einen chinesischen Führer und betrachten das Gewühl auf den Strassen, in den Kaufmannsläden, Barbierstuben, das Opiumrauchen, Hazardspielen, die Tempel der Götter.

Beim Eintritt in den äusserlich unscheinbaren Tempel erblickt man die lange Liste der Wohlthäter des Gottes oder — seiner Priester; drinnen kunstvolle, vergoldete Holz-

schnitzereien mit Hunderten von kleinen Figuren. Die Bildsäulen der Götter sind abenteuerlich; hingegen geschmackvoll die seidengestickten Banner und die ehernen Hellebarden, die zu festlichen Umzügen gebraucht werden. Die Priester handeln mit Kerzen und geweihten Dingen und bieten uns dieselben reichlich an. Von den fremden Besuchern wird Verehrung oder nur Rücksicht weder gefordert noch erwartet. Der weisse Mann könnte die Bildsäule des Gottes ruhig am Bart zupfen.

Die Chinesen sollen einen Gott des Spieles haben; jedenfalls sind sie sehr spielwüthig. Die Spielhöllen, deren es 200 in Francisco giebt, werden von Wächtern gegen unliebsame Besucher geschützt und sofort durch eiserne Thüren geschlossen. Die amerikanischen Polizisten des Reviers beziehen angeblich von dem Spiel-Wirth wöchentlich 5 bis 20 Dollars. Ich hatte Gelegenheit, auf das gierige, im Würfelspiel wie verzauberte Völkchen einen Blick zu werfen.

Das Opiumrauchen ist allgemein unter ihnen. Ich habe es genau beobachtet. Auf einer Pritsche liegt der Chinese. Er braucht Opium, die flötenähnliche Pfeife, eine kleine Lampe und eine Art von Stricknadel aus Eisen. Mit der letzteren entnimmt er ein wenig Opium aus dem Gefässe, hält es in die Flamme und dreht es, bis es aufschwillt; bringt es dann schnell an das kleine Loch der Pfeife, hält dieses noch einmal in die Flamme; dann macht er einige kräftige, paffende Züge, lehnt sich zurück und bläst langsam den Rauch aus der Nase. Dies wiederholt er, bis er in einen Zustand von aufgeregter, gesprächiger Freude geräth, der mir sehr ähnlich dem Alkoholrausch zu sein schien; schliesslich aber in gänzliche Betäubung. Uebermass des Opiumgenusses bricht die stärkste Körperbeschaffenheit in wenigen Jahren; aber mässiger Genuss kann unmöglich so schlimm sein, da wenigstens in Francisco fast alle

Chinesen Opium rauchen. Enthaltsamkeitsprediger nehmen sich das Recht, in grellen Farben zu malen.

Endlich besuchen wir auch das Theater. Schlimm muss es bei Feuersnoth in diesem Kaninchenbau sein, dessen Gänge kaum ein Einzelner passiren kann. Wir treten in die winzigen Verschläge, wo die Schauspieler sich vorbereiten, schminken, Opium rauchen. Endlich auf die Bühne selber, welche die Europäer, allerdings um ein höheres Eintrittsgeld, betreten dürfen. Es sind schon etliche Parteien von Kaukasiern dort, jede unter dem Schutz eines Polizisten mit Schnurrbart und blauer Joppe, welcher gegen die Chinesen sich möglichst grob und rücksichtslos zeigt und die ihm sofort beim Eintritt von einem Beamten des chinesischen Theaters ehrfurchtsvoll dargebotene Cigarre ohne Dank entgegennimmt. Wir rauchen nämlich auf unseren Stühlen, — die längs der beiden Seitenwände der coulissenlosen Bühne aufgestellt sind, ähnlich wie einst in Europa für die Edelleute, zur Zeit Ludwig's XIV. Uebrigens rauchen auch im Parquet die bezopften Söhne des himmlischen Reiches, die dort dicht gedrängt sitzen, während auf der Galerie die weissgeschminkten Frauen das wenig reizvolle Gesicht mit dem Fächer zur Hälfte verhüllen.

Uns Europäern erscheint das chinesische Theater, wenn nicht verrückt, so doch recht unnatürlich. Auch die Musik — die Bande sitzt an der Hinterwand der Bühne — erscheint uns, indem sie nach Art des Recitativs die Reden der Schauspieler begleitet oder nach Art des Leitmotivs den gerade auftretenden Schauspieler kennzeichnet, zum mindesten als ein unangenehmes Geräusch. (Den gleichen Eindruck hatte auch die arabische Leibcapelle des Bey von Tunis auf mich gemacht.)

Die Gewänder der chinesischen Schauspieler sind prachtvoll, mit den reichsten Stickereien versehen. Aber die Scene

ist sehr einfach: 3 Stühle und 3 Eingänge; das ist alles, was gebraucht wird. Die Schauspieler sind recht ungenirt. Haben sie im Vordergrund der Bühne eine längere Rede gehalten, so treten sie in den Hintergrund und nehmen auf der Bühne eine Tasse Thee, um sich ein wenig zu erfrischen. Das Publikum war ganz entzückt, namentlich über einen bäurischen Spassvogel und über einen anderen, der eine zimperliche Dame darstellte. Denn, wie im antiken Theater und im Anfang des modernen, werden auch im chinesischen alle Damen-Rollen von Männern gegeben.

Endlich besuchen wir noch ein Theehaus. Die innere Einrichtung ist überaus kostbar, sogar überladen, mit geschnitzten und elfenbeineingelegten Tischen, Stühlen, Wänden, Decken. Der Thee schmeckt uns nicht, da er anfangs zu schwach ist, obwohl sie viele und gute Blätter dazu nehmen und — einen Dollar sich zahlen lassen.

Zu Hause nehme ich mein Bad — um Mitternacht — und schlafe vergnügt ein.

XVIII. Tag, Donnerstag, den 1. September.

San Francisco. Golden Gate Park, Cliffhouse, Marketstreet, die Börse, das Pionierhaus, die Erzsammlung.

Dr. F. holt mich in seinem hübschen Wagen ab. Wir fahren nach dem im Norden der Stadt gelegenen Golden-Gate Park. Derselbe ist gut gepflegt, mit breiten Fahrwegen versehen und enthält prachtvolle Nadelhölzer und Eucalyptus-Bäume. Zum Schmuck dient ihm noch ein Gewächshaus, eine Bildsäule von Garfield, die von Happers-

BERGER zu München modellirt und von LENZ zu Nürnberg in Erz gegossen ist; sowie der auf dem Boden liegende und dem Beschauer die Durchschnittsfläche zeigende Stumpf eines californischen Riesenbaumes. Die Blumenbeete sind wieder arg verschnörkelt. Ein Theil des Parkes ist noch nicht fertig: auf öder Düne werden Lupinen gepflanzt, um den Sand erst zu befestigen; dann Nadelhölzer eingesetzt und Grasflächen hergestellt: artesische Brunnen liefern das Wasser. Hier sieht man recht deutlich, was alles erforderlich gewesen, um den schon gepflegten Theil fertig zu stellen, der vor etlichen Jahren auch nichts weiter war als eine Sand-Düne.

Nach langer Fahrt am Ufer des Ocean kommen wir zu dem berühmten Klippenhaus (*Cliffhouse*). Die innere Einrichtung dieses — kostbaren Vergnügungsortes ist geschmacklos. Ein schreckliches Oelgemälde, das etwa den im Harem ertappten Liebhaber darstellt, deckt die Wand des Gastzimmers (*Bar*). Wir trinken ein Glas Bier; eine Maschine quittirt die Bezahlung. Das Haus ist leer. Wir treten hinaus auf die berühmte Terrasse, unter welcher in der Tiefe der Ocean brandet. Das ungeheure Meer ist ganz in dichten Nebel gehüllt, ein gespenstiges Bild. Die in Büchsenschussweite gelegenen drei Klippen mit den Seelöwen vermag ich zuerst nicht zu sehen; aber ich höre den vom zoologischen Garten zu Berlin uns wohlbekannten eintönigen Ruf, nur dass er hier aus 100 Kehlen gleichzeitig erschallt. Plötzlich zerreisst der Wind den Nebel und zeigt uns tief zu unseren Füssen die drei steilen und nackten, aber von den krabbelnden Thieren dicht besetzten Klippen.

Es sind an 500, die hier unter dem Schutze der Gemeinde von Frisco wie in einem Prytaneum leben und vor der Ausrottung bewahrt bleiben. Sie werden 12 Fuss lang, über 1000 Pfund schwer, und nähren sich nur von lebenden

Fischen, von denen der einzelne 30 Pfund und darüber täglich verzehrt: kein Wunder, dass über ihren Wettbewerb die in der Nachbarschaft von Frisco ansässigen, meist italienischen Fischer sich bitter beklagen; doch haben sie nicht mehr erreicht, als dass die Stadtbehörde der weiteren Vermehrung der Lieblingsthiere Schranken zu setzen beschlossen hat.

Wir besuchen den Besitzer des Klippenhauses und des ganzen umgebenden Landes, den Deutsch-Amerikaner Herrn Sutro, der durch Erbauung des mächtigen Tunnels in den Silberbergwerken von Virginia City Nev. bekannt und reich geworden. Sein hoher Landsitz (S. Hights) bedeckt 20 Acres mit schönen Gartenanlagen, die Herr Lachenicht aus Köln hergestellt hat.

Die zahlreichen, weder zu der Oertlichkeit noch zu einander passenden Nachahmungen alter und neuer Bildsäulen, welche allenthalben in dem Garten aufgestellt sind, machen auf den Liebhaber der Bildhauerkunst allerdings einen wunderlichen Eindruck.

Weit besser passen hierher die an den Wegen liegenden Masten gestrandeter Schiffe. Der Stille Ocean führt seinen Namen mit Unrecht und auf ungeheure Strecken besitzt er ausser San Francisco nicht einen guten Hafen.

Verdienstvoll sind auch die Bestrebungen des Grundbesitzers, die Meeresdünen zu bepflanzen. Gras aus Deutschland dient zur Befestigung des Flugsandes; dann werden Tannen als Pioniere eingesetzt; Eucalyptus aber bleibt recht niedrig auf den sandigen, vom Sturm gepeitschten Höhen. Auf der Rückfahrt längs des Oceans haben wir vollauf Gelegenheit, diesen thatkräftigen Kampf des Menschen gegen die Elemente zu sehen und zu bewundern.

Hierauf besuchen wir das deutsche Hospital, das in der gesündesten Gegend, nahe dem Golden Gate Park, 75′ hoch über See liegt, von reizenden Gartenanlagen um-

geben, 150 Betten enthält und 1878 für 190000 Dollars erbaut worden ist. Es gehört der allgemeinen deutschen Unterstützungsgesellschaft zu San Francisco, welche bereits 1852 begründet worden, heute 3400 Mitglieder zählt und das schöne Hospital, das jetzt einen Werth von 1/4 Million Dollars hat, fast schuldenfrei besitzt. Die Einnahmen betrugen 1885 42700 Dollars, die Ausgaben 42900 Dollars; zu den Einnahmen gehören 27316 Dollars Verpflegungskosten von zahlungsfähigen Kranken; der Verpflegungssatz beträgt 3 Dollars für den Tag. Von einem Vorsteher werde ich in freundlichster Weise durch das Haus geführt. Ich sehe in den Empfangsräumen das Bild des Kaiser WILHELM, der Kaiserin AUGUSTA, des Fürsten BISMARCK, sowie den Brief der Kaiserin AUGUSTA vom 3. April 1872, worin sie den Deutschen von San Francisco für die belebende Theilnahme in ernster Zeit ihren Dank ausspricht: 180000 Dollars hatten sie für die Verwundeten der deutschen Heere gespendet. Das Haus ist gut eingerichtet, obwohl es an unsere städtischen Krankenhäuser nicht heranreicht. Die gesetzliche Ordnung der Armen- und Krankenpflege in Deutschland leistet unvergleichlich mehr, als die private Wohlthätigkeit in den Ländern englischer Zunge. In dem Hausarzt begrüsse ich einen ehemaligen Zuhörer. Die Deutschen bilden einen wichtigen Factor in San Francisco.

Wir fahren zurück durch Golden Gate Avenue, sehen das (im Bau begriffene) Stadthaus, ein mächtiges, stilloses Gebäude, das schon 4 Millionen Dollars verschlungen; das hohe Haus der Freimaurer (*Odd fellows*) und Marketstreet, die Hauptader der Stadt. Zu den imposantesten Gebäuden gehört ausser unserem Gasthause das ganz neue, sehr hohe History building, ein Geschäftshaus im Renaissancestil, Rothziegelbau mit Rustica unten und mit Pfeilern. Da der Grund sehr theuer, werden grosse Gebäude

öfters nur bis zum zweiten Stockwerke fertig gebaut und dann vorläufig vermiethet. Die Grösse und der Schmuck der Verkaufsläden lässt nichts zu wünschen übrig.

Hierauf mache ich einen Gang durch die Börsengegend. In der californischen Bank (*Bank of California*) erhalte ich das Geld, welches ich auf meinen Creditbrief erhebe, in den bekannten thalergrossen Goldstücken zu 20 Dollars. Papiergeld hatten sie nicht. In Californien ist die Hauptmünze der Vereinigten Staaten, und Goldgeld beliebter als Papier; in den anderen Staaten ist das umgekehrte der Fall. Der Bankdirector zeigte mir die grossen Gold-Ziegel und sagte mir lächelnd, ich könnte sie mitnehmen, wenn ich sie ohne Hilfe fortzutragen vermöchte: das ist allerdings unmöglich. Berühmt ist die schmale Pauper Alley unter der Börse, so genannt nach den zahllosen zu Grunde gerichteten Börsenspielern. San Francisco ist ein Glückstempel; keine Stadt der Erde ist so spielwüthig; am Börsenspiel betheiligt sich ebenso der wohlhabende Kaufmann wie der ärmliche Handwerker, die feine Dame wie das irische Dienstmädchen. Die Actien springen hinauf, hinab. Wird ein neues Erzlager entdeckt, so gleicht die Stadt einem Tollhause. Die Börse (*miner Stock-exchange*) ist ein stattliches Gebäude mit grossem Thurm, in der Pinienstrasse, nahe der Montgomerystrasse belegen. Der Börsensitz galt früher bis 30000 Dollars, jetzt nur 3000. Hundert Sitze sind vorhanden, 60 zur Zeit besetzt.

Mit einem deutschen Banquier, der schon 25 Jahre in der Stadt ansässig ist, besuche ich um 2 h die Börse. Mir kommen die Makler (*Brokers*) wie verrückt vor. Sowie der Börsenbeamte (*Caller*) von seinem erhöhten Sitz ein Papier ausgerufen und die neuen Beschlüsse und Erklärungen der betreffenden Gesellschaft mitgetheilt und somit den Handel in diesen Actien eröffnet hat, schreien die Leute, die in der

Einfriedigung der grossen Halle stehen, auf einander los, packen sich gegenseitig, fechten mit den Händen und schreiben die Geschäfte in ihre Büchelchen, während Boten-Jungen sich gewandt durch den Haufen drängen. Dabei ist gegenwärtig Geschäftsstille; der Bergwerkshandel liegt ganz darnieder. Antheile, die 300 Dollars werth gewesen, stehen auf 3. Das grösste Jahr war 1874 gewesen, wo die Actien-Verkäufe auf 260 Millionen Dollars stiegen; binnen 5 Jahren waren 300 Millionen Dollars neue Bergwerksactien auf den Markt geworfen worden: kein Wunder, dass darauf 5 magere Jahre folgten.

Die Schatzkammern der Speculanten sind hauptsächlich die Comstock-Silberlager bei Virginia City Nev., 2 Meilen lang, 100—200′ breit, unergründlich tief. Bis 3200′ Tiefe ist man vorgedrungen: im Vergleich mit der Kürze der Bearbeitungszeit eine höchst achtbare Leistung. Dort unten herrscht eine Temperatur von 34° C.; kalte Luft muss eingepumpt werden, damit die Arbeiter es aushalten. Zur Entwässerung und Förderung ist der 2½ Meilen lange Sutro-Tunnel in der Tiefe von 1750′ gebaut. Die bedeutendsten Erzlager fand man 1859—1863, dann 1871; endlich 1875 das Bonanzalager. Jetzt ist der Bergbau wenig lohnend und wird nur betrieben, um die Mühlen- und Schmelzwerke, welche den Directoren gehören, zu beschäftigen. Ueberhaupt spielen die Bonanzakönige mit dem Volk wie die Katze mit der Maus und verstehen es, zu ihrem Nutzen willkürlich das Steigen und das Fallen der Actien zu veranlassen. Wie sie es machen, hat Kirchhoff in klassischer Weise geschildert. Sie besitzen mehr als die Hälfte der Actien einer Mine und beherrschen alle Beschlüsse. Wollen sie billig Actien kaufen, so lassen sie eine Einzahlung (Assessment) zum Betrieb und zur Verbesserung beschliessen; man nennt dies die irländische Dividende oder

auch das Ausfrieren der Antheilbesitzer. Wollen sie die billig gekauften Actien wieder zu hohem Preise losschlagen, so wird eine neue Erzader entdeckt. Haben sie das Steigen bewirkt, so beginnt das Sinken von Neuem mit der Schreckensbotschaft „Wasser in den Minen“ oder „ein Porphyrpferd“, d. h. eine Felsschicht, die das Erzlager unterbricht.

Es ist unbegreiflich, wie das Volk mit sehenden Augen sich täuschen lässt; aber die Leidenschaft blendet den klarsten Blick. Nach anderen Darstellungen ist die Sache nicht ganz so schlimm; auch sind Gesetze zur Besserung der Zustände erlassen worden.

Mit der Claystrassen-Kabelbahn fahre ich durch das bei Tage wie bei Nacht gleich belebte Chinesenviertel empor zu der breiten Vannes-Avenue. Auf einer solchen Fahrt kann man lernen, wie die Bodenschwierigkeiten einer Hügelstadt zu überwinden sind. Geräuschlos geht der Wagen bergauf, bergab. Oben ist die Stadt leer und geschäftslos. Hier sind auch noch unbebaute Plätze vorhanden. Aber die Avenue ist breit und schön, mit (Eucalyptus-)Bäumen besetzt. Die Wohnhäuser sind gut gebaut, einige allerdings klein, viele aus Holz;[1] auch hölzerne Kirchen sind hier zu sehen. Der Buchsbaum in den kleinen Vorgärten ist gewölbartig verschnitten und verschnörkelt. In einer Nebenstrasse sah ich ein Geschäft, das bei uns nicht bekannt ist, *for raising and moving buildings.* Die auf Rollen gesetzten und durch Pferde fortbewegten Holzhäuser finden Platz in einer billigeren Nebenstrasse. Hier zu Lande erhöht man auch die Häuser, indem man ein neues Stockwerk nicht wie bei uns auf-, sondern untersetzt, nachdem das Haus durch hydraulische Schrauben emporgehoben worden.

Am Spätnachmittage besuchte ich noch das nahe der

[1] Rothholz, doch sind die Fassaden täuschend bemalt.

Marketstreet belegene Haus der California Pionieers. Die alten Bahnbrecher, d. h. diejenigen, welche bis zum 31. December 1849 eingewandert waren, bildeten eine Gesellschaft und bauten 1884 mit Hilfe beträchtlicher Zuwendungen seitens ihres aus Deutschland stammenden Mitgliedes JACOB LICK ein grosses Haus. Es ist ein rother Ziegelbau mit Sandsteinverzierung, geschmückt mit Thon-Bildern der hervorragendsten Pioniere. Unter ihnen fehlt natürlich nicht General SUTTER, der aus der Schweiz stammt: auf seinem Grund und Boden wurde am 19. Januar 1848 das erste Gold in Californien gefunden, er gewann Millionen, verlor aber alles wieder und fristete die letzten Jahre seines Lebens kümmerlich von einer kleinen Pension. In diesem Hause ist der deutsche Club, in dessen Fremdenbuch natürlich der Reisende seinen Namen einzeichnet. In demselben Hause ist die von Reisenden, wie es scheint, nur selten besuchte Erzsammlung des Staates Californien (*C. State Mining bureau*). Obwohl das Goldsuchen heutzutage nicht mehr wie vor 25 Jahren die hauptsächlichste Beschäftigung der Californier darstellt, wird doch die Entwickelungsgeschichte des Staates ewig mit den Erzfunden verknüpft bleiben. Der Goldertrag war 1853 gegen 65 000 000 Dollars, 1885 weniger als ein Viertel dieser Summe. Das Gold Californiens stammt zu $^2/_3$ aus dem Schwemmland (Alluviallager) und wird ausgewaschen; zu $^1/_3$ aus goldhaltigem Quarz, der aus Schachten gegraben, zerstampft und dann ausgewaschen oder amalgamirt wird. Die Silberminen im Südosten des Staates geben jährlich 3 Millionen Dollars. An Quecksilber werden 1000 Tonnen aus einheimischem Zinnober gewonnen. Kupfer, Eisen, Mangan, Chrom, Kohlen sind weitere Erzeugnisse der californischen Erzlager.

Ein deutscher Unterbeamter, der, wie öfters in Californien, für den amerikanischen Director die Hauptarbeit

leisten soll, führt uns herum und giebt werthvolle Erläuterungen. Er zeigt uns Golderze aller Art, Goldquarze, Quarz mit freiem Gold, wie es in San Francisco zu Spangen und anderen Schmucksachen verarbeitet wird, „Cementrock" mit solidem Gold, Goldsand, das Gold der Pioniere, den ersten Goldfund SUTTER's; aber auch jene Diamanten, die zum schwindelhaften „Salzen" des Landes benutzt worden waren; endlich Silber, Quecksilber, Kupfer, Eisenerze, Chrom und Graphit. Californien ist so reich an Mineralien, erklärte unser Führer, dass man nicht fragen müsse, was vorkommt, sondern was fehlt. Ausserdem sind noch Minenmodelle vorhanden; ein Stück Erz, durch einen Diamantbohrer, aus 2700′ Tiefe gewonnen; und das grosse, aus Holz geschnitzte Wappen des Staates Californien, eine sitzende Heldin in griechischer Tracht mit den Zeichen des Acker- und Bergbaus.

Das Abendessen, welches mein Fachgenosse F. mir gab und zu dem er eine Reihe aus Deutschland stammender Aerzte der Stadt und auch einige amerikanische mit den Frauen eingeladen, wird mir stets in angenehmer Erinnerung bleiben, ebenso wie das, welches meine griechischen, aber deutsch redenden Freunde mir im Frühjahr 1886 zu Smyrna gegeben. Aber zu berichten habe ich über das Festmahl nur das eine, dass ich mir die seltensten Fische und Schildkröten schmecken liess, ohne eine Ahnung von ihrer Kostbarkeit zu haben.

XIX. Tag, Freitag, den 2. September.

San Francisco. Die Münze, die Geschichte der Stadt. Abfahrt nach Yosemite.

Den letzten Vormittag in Frisco benutzte ich zum Besuch der Münze. Es ist ein stattlicher Granitbau mit hoher Freitreppe und einem Portal von 6 Säulen, von einem Deutschen errichtet. Zu ebener Erde ist eine Münzsammlung. Sie enthält einzelne seltene Stücke, besonders amerikanische; ein Centstück vom Jahre 1804 ist nach amerikanischen Berichten für — 1500 Dollars gekauft worden. Wenn dies wahr ist, so hat man in der neuen Welt andere Begriffe wie wir, nicht blos vom Alterthum, was ja leicht verständlich ist, sondern auch von der nützlichen Verwendung des Geldes.

Die antiken Münzen der Sammlung sind natürlich weder zahlreich noch sehr werthvoll; der Catalog ziemlich unkritisch, da er ein gewöhnliches, ich möchte sagen frisch gegossenes Schekelstück für echt erklärt.

Die Münzeinrichtungen sind sehr grossartig; aber leider muss ich gestehen, dass ich die unsrigen noch nicht damit verglichen habe. Ich sah die Prägung von Silberdollars in allen Entwickelungsstufen vom dicken Silberblech bis zur fertigen Münze. Bei dem eigentlichen Prägen mit der Maschine waren Damen beschäftigt. Im Ganzen sind 170 Personen angestellt; jeden Tag wird gemünzt, im Monat etwa $2^1/_2$ Millionen Dollars Goldmünzen. Die Prüfungsmethoden für Gold- und Silberbarren wurden uns durch den Abtheilungsvorstand genau und im Einzelnen gezeigt.

Nach dem Frühstück treffe ich die Vorbereitungen für meine Abreise. Aber ich kann die wunderbare Stadt nicht

verlassen, ohne durch eine zusammenhängende, wenn auch kurze Darstellung ihres gegenwärtigen Zustandes und ihrer geschichtlichen Entwickelung den vereinzelten Zügen, die ich bisher geschildert, gewissermassen den festen Hintergrund zu geben.

Mit Entzücken schaut jeder Reisende die westlichste Grossstadt,[1] welche weisse Männer gegründet haben, die Baystadt oder Königin des Pacific, die ein Menschenalter nach ihrer Gründung über $^1/_4$ Million Einwohner zählt und mit ihrem Gebiet 42 Quadratmeilen[2] deckt und die mir ebenso interessant erscheint wie die Ruinen von Mykenae mit ihrem fast 3000 Jahre alten Löwenthor.

Das goldene Thor zur Bucht von San Francisco wird durch zwei schmale Halbinseln gebildet, welche westlich von der Bucht, die eine von Norden, die andere von Süden her, vorspringen und so nahe aneinandertreten, dass die 8 km lange Zufahrt auf 5 und an der engsten Stelle auf kaum 2 km verschmälert wird. Auf der südlichen, 30 Meilen langen, 6 Meilen breiten Halbinsel liegt die Stadt an der inneren, der Bucht zugekehrten Seite. Hier wurde zuerst 1776 eine Mission (San Francisco oder Dolores) gegründet, dann ein Indianerdorf Yerba buena (gutes Kraut), 1837 das erste Haus erbaut. Im Jahre 1839 wurden die Verhältnisse des Ortes geordnet, aber 1846 hatte er erst 200 Einwohner gewonnen. Im folgenden Jahre erhielt er den Namen San Francisco, der von den Amerikanern in Frisco abgekürzt wird. Darauf kamen die Goldfunde und das rasche Wachs-

---

[1] 122° 10′ westlich von Greenwich, 37° 46 nördlicher Breite, „ihre goldene Pforte den Völkern Ostasiens öffnend".

[2] Natürlich amerikanische zu 2,5 qkm; und natürlich das ganze Gebiet der Stadt einschliesslich Presidio u. s. w. Damit in Uebereinstimmung finde ich im *California tourist's guide* 26 861 Acres (640 Acres = 1 Quadratmeile), während HERZOG der Stadt nur 9 Quadratmeilen zuertheilt.

thum der Stadt, die 1850 schon 23000, 1853 aber 50000 Einwohner zählte. Darunter waren Nordamerikaner, Engländer, Iren, Deutsche, Franzosen, Amerikaner von spanischer Abkunft und — 3000 Chinesen: aber, wie in einem Goldgräberlager, nur 8000 Frauen und 3000 Kinder.

Die Anfangsgeschichte der Stadt klingt wie in Märchen, wie jene alten jonischen Schiffersagen von der Fahrt nach dem goldenen Fliess; Argonautengeschichten hat der begabteste Schriftsteller Californiens, BRET HARTE, seine Schilderungen jener Tage genannt. Die unermesslichen Goldschätze in den Händen von Abenteurern aus allen Ländern bewirkten Verschwendung und zügelloses Leben in Kneipen und Spielhöllen; 50 Dollarsstücke waren gangbare Münze, $^1/_4$ Dollar einem Pfennig gleich. Der Zustrom von immer neuen Menschenmassen hatte auch grosses Elend und Krankheit zur Folge; 1850 brachte jeder Tag neue Schiffe, aber die Vorräthe waren beschränkt und bei der mangelnden Verbindung mit dem Osten nicht leicht zu ergänzen. Die Kranken lagen zu Hunderten in Baracken. Die Sterblichkeit betrug damals 6 Procent, trotz der geringen Kinderzahl; jetzt kaum 2 Procent im Jahre. Dazu kamen grosse Brände; im Mai 1851 wurden 18 Strassenviertel auf einmal ganz zerstört und 6 theilweise, mit Verlust von 10 Millionen Dollars. 1852 liess Dr. SMITH für die unbezahlten Forderungen, die ihm die Stadt für Verpflegung der Kranken schuldete, den grössten Theil ihrer öffentlichen Ländereien zu Spottpreisen verkaufen.

1855 kam die schmähliche Plünderung des Stadtsäckels an den Tag, die der — Bürgermeister (MEIGGS) verübt hatte. Aber danach siegte der bessere Theil der Bürgerschaft; durch die Vigilanz-Comités (1856—1857) wurde die Stadt von den Revolverhelden befreit, und regelmässiger Fortschritt angebahnt. 1870 zählte Frisco 150000 Einwohner (darunter

40 000 Deutsche), 1880 aber 234 000 Einwohner aller Racen, so dass kaum eine Stadt der Erde (ausser Singapore) ein solches Völkergemisch aufzuweisen hat. 1885 zählte man 300 000 Einwohner, so dass San Francisco die neunte Grossstadt der Vereinigten Staaten darstellt. Aber im Ganzen ist das Wachsthum in den letzten Jahren langsam vor sich gegangen; man macht die grössten Anstrengungen, um weisse Einwanderer nach der pacifischen Küste hinzuziehen.

Die Hauptstadt des Westens erstreckt sich jetzt von der Westküste des Meerbusens über die Hügel der Landzunge zur Küste des Stillen Oceans in einer Ausdehnung von 7 Meilen und vom goldenen Thor nach Süden in fast der gleichen Länge.

Der Boden der Stadt ist hügelig und zum Theil künstlich geebnet. Der Telegraphen- und der Nobhügel erscheinen uns zuerst, wenn wir mit dem Dampfer über die Meeresbucht fahren; von ihrer Höhe, die wir mit der Kabelbahn mühelos (für 5 Cents) erreichen, eröffnet sich uns eine wunderbare Aussicht auf die Stadt und die belebte Wasserfläche.

Das Wachsthum von San Francisco geschieht mehr nach Westen als nach Süden. Marketstrasse ist die Hauptader, welche vom Hafen aus in schräger Richtung, von Nordost nach Südwest, in einer Breite von 125′ (mit 4 Geleisen, 2 für die Seil-, 2 für die Pferdebahn) und in einer Länge von 3 Meilen die Stadt durchkreuzt. In ihr und in der Kearneystrasse liegen die Hotels und wichtigen Läden. Das Grossgeschäft des Hafens entfaltet sich nördlich von Marketstrasse; dicht dabei ist die Bankgegend. Die wichtigsten öffentlichen Gebäude sind die Münze und das Rathhaus.

Die Bedeutung von San Francisco liegt im Handel. Es ist einer der ersten Hafenplätze der Vereinigten Staaten, welcher mit den pacifischen Ländern von Panama bis Oregon

und Alaska, mit Asien (hauptsächlich China und Japan), und mit Australien in regem Verkehre steht. Zur Ausfuhr (im Werthe von 400 Millionen Dollars) gelangen ausser Edelmetallen hauptsächlich Weizen, Wein, Wolle (1886 bezw. 21 Millionen Hektoliter, 760000 Hektoliter, 18 Millionen Kilogramm). Aus fremden Ländern liefen 1885—1886 ein 761 Segelschiffe zu 825000 Tonnen und 225 Dampfer zu 392000. Die Zahl der auslaufenden Schiffe war etwas grösser.

1869 war die erste pacifische Bahn fertig, zu der seitdem noch zwei andere gekommen; die Verbindung mit der Küste des Atlantischen Oceans war auf die Zeit von 7 Tagen verringert. Vor 1848 hatte die Ueberlandfahrt 4—6 Monate in Anspruch genommen; dann kam die Panamalinie in Aufnahme, die noch heute, von New York bis Frisco, 30 Tage dauert: für Briefe hatte man allerdings schon eine Ponnypost gehabt, die in 8 Tagen San Joseph am Missouri erreichte.

Das steuerpflichtige Grundeigenthum der Stadt wird auf 232 Millionen Dollars geschätzt. (Das von Berlin 1887 auf $2^1/_2$ Milliarden Mark.)

Soviel ist klar, San Francisco hat seinen Aufschwung mehr seiner Lage als dem Golde zu verdanken.

Der Stolz seiner Bürger ist der Golden Gate Park,[1] vor 10 Jahren noch eine öde Sandfläche. Die schönste Fahrt in der Stadt ist die auf den Californiahügel, der berühmteste Ausflug der nach dem Klippenhaus.

Das Charakteristische im städtischen Verkehre bildet die Kabelbahn. 1875 wurde die erste Linie in der Claystrasse eröffnet, jetzt giebt es 12 Linien mit einer Längenausdehnung von 55 Meilen.

Die Dampfmaschinen haben bis 500 Pferdekräfte, das

[1] 1000 Acres; $3^1/_2$ Meilen lang, $^1/_2$ breit.

Drahtseil ist $^5/_4$" dick und besteht aus 112 stricknadeldicken Drähten. Auf den steilen Telegraphenhügel führt nur ein Schienenstrang: ein Wagen fährt bergab und weicht in der Mitte des Weges in eine seitliche Biegung aus; ein Wagen fährt bergan und giebt dem auf dem Gipfel des Hügels befindlichen Maschinisten durch das Kabel selbst elektrische Zeichen. An jedem Wochentag werden 120000 Personen befördert. Der Betrieb ist gewinnbringend (1886 = 340000 Dollars, bei 786000 Dollars Einnahme).

Das Fremdartigste in San Francisco sind für den Europäer die Chinesen. Die gelben schlitzäugigen Söhne des Reiches der Mitte, mit schwarzem Haar und lang herabhängendem Zopfe, im losen Kittel, mit sonnenschirmähnlichem Strohhut oder eng anliegender Kappe auf dem Haupt und Filzschuhen an den Füssen oder auch mit mehr europäischer Kopf- und Fussbedeckung, sind allenthalben in San Francisco anzutreffen, so dass der Gassenjunge, wie er sagt, keinen Stein werfen kann, ohne einen China-man zu treffen. Aber ihr Standquartier ist das Chinesenviertel im Herzen der Altstadt, von der Californiastrasse zum Breitenweg und von der Kearny- zur Stocktonstrasse; es sind etwa 15 Strassenviertel, die Raum für 7000 Weisse bieten und von 35000 Mongolen bewohnt werden. Hier schwärmen sie auf den Strassen, hier leben die „Himmlischen“[1] auf Höfen und Gängen, in Böden und Kellern. Jedes Zimmer ist der Höhe nach in 2, der Länge nach in mehr Abtheilungen zerlegt. Die Gebäude gleichen Honigwaben. Das Chinesenquartier ist tags wie nachts gleich belebt; in derselben Bude arbeiten, auf derselben Pritsche schlafen in 24 Stunden nacheinander 3 Menschen. Merkwürdig ist, dass jeder einzelne Chinese, wenn er aus der Enge und dem Schmutz auftaucht, ganz

[1] Celestials.

rein gefunden wird; und dass die Sterblichkeitsziffer nicht sehr gross ist: Pockenimpfung ist allgemein. Der Zopf gilt als Zeichen der Unterwürfigkeit unter die tatarische Dynastie. Ein Zopfträger kann nicht Bürger der Vereinigten Staaten werden. Der Census von 1880 ergab 100000 Asiaten in den Vereinigten Staaten, davon 75000 in Californien, 20000 in Frisco. Die Chinesen kommen alle aus Hongkong und stammen aus der chinesischen Provinz Kwanghung, deren Hauptstadt Kanton ist. Im Jahre 1852 kamen, durch die Goldfunde angelockt, 18000 herüber; diese Zahl ist seitdem, wegen der Feindseligkeit der Californier, nicht überschritten (1880 kamen nur 800!), meist nicht erreicht worden. Die Zahl der Zurückkehrenden und der Gestorbenen ist nicht genau gebucht worden.[1] Die Einfuhr der Chinesen wird von 6 Gesellschaften besorgt.[2] Angeblich besitzen diese unumschränkte Gewalt, machen die Contracte für die Arbeiter, nehmen für sich was sie wollen, und lassen jeden Widerspänstigen durch gedungene Meuchelmörder umbringen. Wenigstens ist das die feste Ueberzeugung jedes irischen Arbeiters in Californien; aber Leute, die in China gelebt haben, und die Missionäre, welche Chinesisch verstehen, bestreiten es, ebenso die Chinesen selber. Sicher ist, dass die Gesellschaften für die Auswanderer sorgen, Kranke pflegen, Streitigkeiten schlichten, für Bezahlung der Schulden sorgen, die Gebeine der Verstorbenen nach der Heimath zurück bringen. Die meisten Chinesen in Frisco sind arm oder wenig begütert, aber doch nicht alle.

Ihr Hauptcharakter ist Emsigkeit. Sie arbeiten früh und spät. Sie sind friedlich. Aber sie sollen stehlen und lügen und sich gegenseitig Vorschub leisten: wahrscheinlich ebenso

[1] Von den 215000 Chinesen, die von 1855—1880 in die Vereinigten Staaten eingewandert sind, soll die Hälfte wieder zurückgekehrt sein.

[2] Fahrpreis früher 25, letzthin 50 Dollars.

wie andere Leute ihrer Lebensstellung. Sie leben sparsam, von 10 Cts. den Tag; aber die mittlere Ausgabe eines Arbeiters ist 30 Cts.

Sie treiben alle möglichen Geschäfte: sie sind Bankiers, Uhrmacher, Goldarbeiter, Wäscher, Gemüsehändler, Dienstboten, Köche. Als Goldwäscher verwerthen sie noch den Abfall der Amerikaner. Besser sind sie zu gebrauchen für leichte, rasche Arbeit, zum Cigarrenmachen, Nähen mit der Maschine, Früchtepflücken; aber sie bauen auch Eisenbahnen und Strassen: ohne die Chinesen wären die Pacificbahnen nicht vollendet worden.

Heute liegt die Sache so, dass, wenn man plötzlich alle Chinesen todtschlüge oder fortjagte, Californien sich am Rande des Unterganges befinden würde. Man will sie nämlich nicht mehr haben und macht ihnen ein langes Sündenregister: 1) Sie seien Heiden;[1] 2) lasterhaft; 3) sie lebten eng und im Schmutz; 4) sie drückten die Preise der Arbeit; 5) sie kosteten mehr als sie durch Steuern einbrächten; 6) sie wollten nie amerikanische Bürger werden und hätten in 25 Jahren 200 Millionen Dollars aus dem Lande geschafft, während die weissen Einwanderer Geld mitbrächten und im Lande blieben. Aber es war schwer, mit ihnen fertig zu werden; die Rothhäute sind (in Californien gründlicher als irgendwo) von dem Yankee ausgerottet worden, die Weizengelben sind zäher.

Für sie sprach der Geist der Verfassung der Vereinigten Staaten und der Staatsvertrag mit China (*Burlington treatise 1868*); und die Bostonleute, namentlich die frommen und diejenigen, die nie über den Niagara nach Westen gekommen, nahmen ihre Partei, wie ich auch selber in New York vielfach erfahren habe. Die Californier versuch-

[1] Hierüber lachen die Gebildeteren unter ihnen (übrigens können alle lesen) und sagen: Wir haben ebenso gute Sittenbücher wie die Bostonleute und richten uns nach den unsrigen ebenso wie — jene nach den ihrigen.

ten es zuerst mit der Gesundheitspolizei und verlangten für jeden Menschen 500 Cubikfuss Wohnraum, überfielen die Mongolen Nachts in ihren engen Schlafstellen und banden sie mit ihren Zöpfen aneinander, damit sie nicht fortliefen. Aber die Gefängnisse hatten nicht Raum genug, und die Polizei wurde lässiger. Der Congress verwarf die Gesetze gegen die Chinesen. Hierauf kamen 1877 Pöbelausschreitungen, die „Hoodlums"[1] schlugen einige Chinesen todt, wagten aber nicht das verschanzte Chinesenviertel anzugreifen, und fingen an — Häuser zu verbrennen. Die Bewegung wurde dadurch für die weissen Bürger so gefährlich, dass sie schleunigst einen Sicherheitsausschuss zur Unterdrückung derselben bildeten. Endlich wurde 1882 ein Bundes-Gesetz angenommen, wonach für 10 Jahre die Neu-Einwanderung von chinesischen Arbeitern nach den Vereinigten Staaten verboten wurde; und nachdem dieses Gesetz vielfach übertreten worden, hat in diesem Jahre die Regierung der Vereinigten Staaten mit der von China einen Vertrag geschlossen, durch den die Einwanderung von chinesischen Arbeitern nach den Vereinigten Staaten für die Dauer von 20 Jahren gänzlich untersagt ist.

Wenn man das Chinesenviertel gesehen und wenn man berücksichtigt, dass ein so freisinniger und menschenfreundlicher Mann wie SARGENT (1879, als californischer Senator) den ersten Antrag auf Beschränkung der Chineseneinwanderung eingebracht, dass im Jahre 1880 in Californien 154638 Bürger gegen die Einwanderung stimmten und nur 183 dafür waren: so muss man doch von den Grundsätzen der allgemeinen Menschenliebe ein wenig absehen und die Berechtigung der Ausnahmegesetze zugestehen.

Die Zeit muss lehren, ob nunmehr, nach Beseitigung

[1] Wörtlich Geck, d. i. Schornsteindeckel. So heissen in Frisco die halbwüchsigen Gassenjungen.



der mongolischen Einwanderung, an der pacifischen Küste die von ihren Bürgern gehoffte und ersehnte, neue und glanzvolle Entwickelung eintreten wird. — —

Die jetzt übliche und bequemste Fahrt nach dem berühmten Yosemite-[1]Hochthal der Sierra Nevada ist in keinem der Reisewerke, die ich durchgesehen, sondern nur in HUTCHING's ausführlicher Schrift geschildert, übrigens erst seit einem Jahre eingeführt. Nachmittags 3 Uhr verlasse ich Frisco. Das Gepäck wird bequem besorgt; die Gepäckbeförderungsgesellschaft holt den Koffer aus dem Gasthaus ab für 0,25 Dollars; einer der dienstbaren Schwarzen befördert die beiden Handgepäckstücke (für 0,5 Dollars) über den Meerbusen und bringt sie in den Eisenbahnwagen zu Oakland. Der Hotelomnibuskutscher lässt sich für die kurze Fahrt durch Marketstreet gleichfalls 0,50 Dollars zahlen; aber er hat nicht viele Fahrgäste: die Landeskundigen benutzen den Strassenwagen für 5 Cts.

Bei der Ueberfahrt über den Meerbusen sehe ich zum letzten Mal das fesselnde Profil von San Francisco. Es hat eine gewisse Aehnlichkeit mit dem von Constantinopel, doch ist letzteres schöner durch die Moscheenkuppeln und reizenden Minarets. Auch stellt der Hafen von Frisco mit seinen Werften und Dämmen nicht gerade den schönsten Theil der Stadt dar.

Der Hafen ist sehr belebt und ganz voll von Schiffen. Andere ankern mehr ausserhalb des eigentlichen Hafens in der Bay. Ueberall kommen und gehen grosse Dampfer, kleine Dampfer, welche Segelschiffe schleppen, und Fähren.

Die Luft ist etwas neblig; rasch entschwindet das Bild

---

[1] Fahrkarte für hin und zurück ohne Verpflegung 50 Dollars. Der ganze Ausflug nach Yosemite kostet, allerdings mit Pferd und Wagen im Thal (10 Dollars) und einem Buche (4 Dollars), gegen 100 Dollars; also beträchtlich mehr als der nach dem Nationalpark.

des Hafens und die Küste überhaupt. Der Nebel gehört zu berechtigten Eigenthümlichkeiten dieser Gegend; meine Freunde versicherten mir, dass die Tage, die ich in Frisco zugebracht, zu den schönsten des Jahres gehören. (Das Wetter ist eben wechselnd, obwohl das Clima gut zu nennen. Mittlere Temperatur im Januar + 9½° C., im Juli + 14½° C.)

Ein mächtiger Menschenstrom ergiesst sich in die riesige Wartehalle zu Oakland. Vier Züge stehen auf den Geleisen, bereit zur Abfahrt. Nach einiger Zeit erscheint auch der meinige und zeigt durch eine grosse Tafel seinen Bestimmungsort an. Es ist der Schnellzug der südlichen Pacificbahn nach Los Angelos. Wir fahren an der Küste des Meerbusens entlang, erst nördlich, dann westlich und biegen darauf in unsere eigentliche Richtung nach Süden um. Die Bay zeigt einen lebhaften Schiffsverkehr bis zum äussersten Ende. Einzelne kleine Dampfer haben nur hinten ein einziges Schaufelrad; in beschränktem Fahrwasser verdienen diese Heckraddampfer den Vorzug, da sie das Schiff nicht durch Räder und Kasten verbreitern. Das Uferland ist äusserst fruchtbar, zum Theil schon umgepflügt.

In Lathrop, einem kleinen Ort, 94 Meilen von Frisco, erfolgt das Abendessen in der üblichen Weise: hinein in das Zimmer wird jeder gelassen; drinnen verzehrt er an Fleisch, Gemüse, Kaffee oder Thee, soviel er will und in der kurzen Zeit zu leisten vermag; beim Heraustreten hat er dem Thürhüter ¾ Dollar zu zahlen. Die Geschäftsführung ist einfacher als bei uns auf vielen Haltestellen, wo man gelegentlich auf den Zahlkellner oder auf das heraus zu gebende Kleingeld zu warten hat. Von einem deutschsprechenden Kellner gelingt es mir, an der Bar eine halbe Flasche Bier für ¼ Dollar zu erwerben und die Beute in den Schlafwagen zu bringen: Lathrop war aber der letzte Platz Südcaliforniens mit vernünftigen Bierverhältnissen.

In Berenda, einem ganz kleinen Ort, 280′ über dem Meere, fast 180 Meilen von Frisco, wo (bei der Neuheit der jetzt benutzten Fahrlinie nach Yosemite) ein brauchbares Gasthaus noch nicht gebaut ist, wird Abends gegen elf Uhr unser sogenannter Pallastschlafwagen von dem Zug der südlichen Pacificbahn abgetrennt und bleibt auf dem Bahnhof stehen, um uns als Schlafstelle zu dienen. Aber leider ist der Schlaf recht kurz. Denn der Localzug der Zweigbahn Berenda-Reymond, der uns in östlicher Richtung aus dem Thal des Joaquinflusses an die westlichen Ausläufer der Sierra Nevada bringen soll, wird mit ganz unnöthigem Geräusch schon von 3 Uhr Morgens an gebildet, während er doch erst um 4½ Uhr abgeht.

XX. Tag, Sonnabend, den 3. September.

Nach Yosemite, von Berenda bis Grants.

Erst fahren wir durch Getreidefelder; dann wird das Land hügeliger; Obstbäume treten auf, einzeln wie in Gruppen, sowohl auf Feldern, wie auch auf Grasflächen. Felsblöcke rücken dicht an die Bahnlinie.

Um 7 Uhr nehmen wir zu Reymond (200 Meilen von Frisco, 350′ hoch) in einem Holzhause neben der Bahn unser Frühstück (für 1 Dollar): nämlich 4 studirte junge Engländer (*fellows of Cambridge*), welche gegen alle anderen Mitmenschen die (jedem Reisenden wohlbekannte) selbstsüchtigste Rücksichtslosigkeit an den Tag legten; die ewig lächelnde, aber nicht ewig junge Tochter eines Arztes aus Philadelphia, welche mit ihrem 19jährigen Vetter den Ausflug machte, und meine Wenigkeit. Nach dem Frühstück wur-

den wir (und noch zwei Californier dazu) in eine Kutsche mit Verdeck und offenen Seiten gepackt, ungefähr so dicht wie die Heringe, zu dreien auf eine Bank.

Der californische Staub ist fast unbeschreiblich; man muss ihn gesehen haben. Der Staubmantel gewährt nur mässigen Schutz. Der ganze Boden ist um diese Jahreszeit sandig und trocken, wie ausgebrannt, obschon mit Bäumen und Sträuchern besetzt. Auf dem Fahrwege liegt eine mehrere Zoll hohe Staubschicht. Sowie der Wagen sich darüber bewegt, steigt eine dichte Wolke empor, deren Niederschlag Gesicht und Kleider bedeckt und in die Oeffnungen des Körpers eindringt. Scheint die liebe Sonne von der Seite her durch einen mehrästigen Strauch, so sieht man in der dicken Luft kräftig gezeichnete, strahlenförmige Schattenlinien.

Die Bäume, welche man erblickt, sind hauptsächlich Eichen, sowohl solche, die den unsrigen ähnlich sehen, als auch sogenannte Lebenseichen, mit eiförmigen, nicht gezackten, immergrünen Blättern und wolligem Ueberzug der Eichelkelche. Diese Eicheln stellen das Acorn der californischen Indianer dar, aus dem sie ihre hauptsächlichste Winternahrung bereiteten. Von einem der Californier, einem Angestellten der Postgesellschaft, höre ich die Namen *black oak*, *white oak*,[1] *life oak*.[2]

Zwischen den Eichen stehen auch Nadelhölzer, die Nussfichte (*nutpine*) sowie die Rothfichte (*yellowpine*), welche jenen Riesenbäumen nahe verwandt ist, die ein Hauptanziehungsmittel für den Besuch dieser Gegend darstellen.

Obwohl allenthalben zu beiden Seiten des Weges Bäume vorhanden sind, so stehen sie doch keineswegs so dicht, dass man von einem Wald in unserem Sinne reden könnte.

---

[1] *quercus lobata.* [2] *quercus agrifolia.*

Von lebenden Wesen sind nur Eichhörnchen und Schwärme kleiner Vögel zu sehen. Berge thürmen sich vor uns auf. Wir steigen allmählich auf Zickzackwegen. Nach 2 Stunden erblicken wir den ersten Menschen. Gleich folgt eine Ansiedlung. Es ist Summit-house, wo Pferdewechsel stattfindet. Wir sehen eine kleine Goldmine und kommen nach Grubgulch,[1] einem kleinen Orte mit Post, Gasthaus, Laden und Schweinezucht.

Wir steigen weiter in die Höhe. Die Berggipfel rücken uns näher, die Nadelhölzer werden zahlreicher. Wilder Hafer (*wild oat*) wächst an den Abhängen der Hügel. Geschickt lenkt der Kutscher den schweren Wagen. In der Tiefe des Thales erblicken wir einen Flume; es ist das eine lange, im Durchschnitt dreieckige, oben offene Holzrinne, welche auf einem Holzunterbau von wechselnder Höhe ruht und in schräger Richtung nach abwärts führt: sie wird oben mit einem Wasserstrom verbunden und befördert schnell und billig Holz nach abwärts. Diese hier ist 9 Meilen lang.[2] Eine Holzgesellschaft kauft Waldland von der Regierung, schlägt das Holz nieder, verarbeitet es in Dampfsägemühlen und sendet durch die Wasserrinnen die Bretter an die Eisenbahn oder an die Küste. Mit dem Walde geht man auch hier ganz rücksichtslos um. Alles unbequeme Holz wird einfach verbrannt; der niedrige Busch wird alljährlich ausgebrannt, um — grössere Feuer zu verhüten. Auch hier sah ich vielfach am Wege brennende Baumstämme, — vielleicht denselben bei der Hin- und Rückfahrt; denn wenn

[1] „Nahrungs-Thal" — für die ärmsten Leute.

[2] Der Flume von Fresnoflat nach Madera kostete 350 000 Dollars und ist 92 km lang, die Rinne oben 1,3 m breit, die Stützen bis 5 m hoch. Zur Herstellung des Flume werden 2" dicke Bretter unten zusammengenagelt. Der grosse Nevadaflume ist 24 km lang; die aufregende und nicht ungefährliche Bootfahrt auf diesem Flume nach abwärts nahm nur 35 Minuten in Anspruch und erreichte zeitweise die Schnellzugsgeschwindigkeit.

das Holz feucht ist, brennt der Stamm langsam aus: es kann eine Woche und länger dauern.

Ein schönes Hochthal thut sich unseren Blicken auf. Der Weg führt durch Privatbesitzungen, die Gatter sind geöffnet. Vor dem Hause steht am Wege eine Kiste ohne Deckel, in welche die Postbriefe und Zeitungen geworfen werden. Der Himmel ist blau und klar, die Hitze beträchtlich.

Um 11 h ist zweiter Pferdewechsel. Wir steigen immerfort zwischen Fichten und Eichen und halten zum Mittagessen in Grants, einem kleinen, hübschen Holzhause mit freundlichen und gebildeten Wirthsleuten. Der so nothwendige Waschapparat ist reinlich, das Essen gut. (1 Dollar.) Danach folgt ein Stündchen friedlicher Ruhe auf der Veranda mit schönem Blick auf Berg und Bäume. Wir sind hier 2850′ hoch.

Der Weg geht weiter in die Höhe. Scharf setzt sich der blaue Himmel ab gegen das Grün der Laub- und Nadelhölzer, welche auf den Berggipfeln den Gesichtskreis begrenzen. Ein merkwürdiges Buschholz tritt auf, mit hochrothem verästeltem, kräftig entwickeltem Stamm und kleinen Beeren, Manganita, d. h. kleiner Apfel von der spanischen Zeit her benannt. Endlich erscheinen auch einmal Eidechsen in Californien und grosse Schmetterlinge. Es kommen noch vereinzelte Ansiedlungen.

Ueberraschend schön ist der Blick in die Tiefe, auf die Gärten und die deutlich abgegrenzten Felder des Thales. Uns umgiebt herrlicher Hochwald, hauptsächlich Nadelhölzer, jedoch immer noch zahlreiche Eichen.

Im Ganzen ist die Gegend alpenähnlich. (*Chow Chillà Mt.*) Nur sind in Californien die murmelnden Quellen spärlicher. Den hauptsächlichsten Unterschied bewirken die zahlreichen verbrannten Bäume. Halbverbrannte Bäume sind nicht immer schon ganz todt, obwohl man im Vorbei-

fahren kaum den Zusammenhang der Rinde wahrnimmt, welcher nothwendig ist, um von den Wurzeln die belebende Zufuhr zu den Zweigen und den noch grünenden Blättern zu unterhalten. Einen rührenden Anblick gewährt ein ganz todter, zu Kohle gebrannter, aber von Moos und Flechten mit zierlichem Grün bedeckter Baumstumpf: die Natur ist liebevoll und unerschöpflich im Ausstreuen lebendiger Keime.

Dass unser Fahrweg neu ist, erkennt man an den frischen Bruchflächen der seitlich fortgesprengten Felsen. Nach den (allerdings etwas marktschreierischen) Ankündigungen der Beförderungsgesellschaft hat der neue Weg den Vortheil, dass die Wagenfahrt nach Clarks, der Eingangspforte ins Yosemitethal, nur noch 7 Stunden dauert, während sie auf dem früheren Wege 20 Stunden erforderte.[1]

In der That erreichen wir um 5½ Uhr Wawona (indianisch = Riesenbaum) oder Clarks, ein ganz hübsches und geräumiges, aus Holz gebautes Gasthaus, das ausser den Durchreisenden auch schon ständige Sommergäste beherbergt.

Nach Tische besuche ich die in einem kleinen, benachbarten Hause gelegene Malerwerkstatt des Herrn Hill. (Hill's Studio.) Man findet dort in Oelfarben ausgeführte Landschaften Californiens und der Küstengegenden, die nicht so arg sind wie die in Yellowstone; ferner die üblichen Thierhäute und -Köpfe sowie Indianerwaffen.

Weit interessanter ist es am offenen Feuer der Halle unseres Gasthauses. Hier mache ich zunächst die Bekanntschaft eines wirklichen Pioniers, Mr. G. — Schief sitzt der Schlapphut auf dem greisen Haupt, das von dem mächtigen weissen Haar und Bart umwallt ist. Jacke wie die in hohe Stiefel gesteckte Hose sind von unerkennbarem dunklen

[1] Herzog fuhr von der Eisenbahnstation Madera (hinter Berenda) im Wagen bis Clarks (90 Meilen) von früh Morgens bis Abends 9 h.

Farbenton. Die kurze Pfeife wird selten aus dem Munde genommen. Jedes dritte Wort wird bekräftigt durch *yes indeed.* Dabei ist er ein freundlicher, entgegenkommender und kinderlieber Mann. Ganz einsam haust er seit vielen Jahren auf seiner kleinen Besitzung (*happy ranch*) und nimmt nur gelegentlich für kurze Zeit einen Mann zur Aushilfe bei der Arbeit an. Heute ist er herübergekommen, um den Sonntag unter Menschen und — etwas Whisky zu geniessen. Eine Eisenbahn hat er in seinem Leben nicht gesehen. Vor 40 Jahren ist er in die Gegend gekommen. Damals herrschte das Goldfieber; das geringste kostete einen Dollar. Natürlich verdiente er als Goldgräber ein Erkleckliches. Aber er that seine Ersparnisse in die Miner-Bank und eines Tages — war alles fort. Als er in der Erzählung soweit gekommen, nahm seine Stimme einen bald weinerlichen, bald wilden und drohenden Ton an, so dass ich zu fürchten begann, er sei ein wenig geistesgestört. Aber die anderen Leute, die ich befragte, beruhigten mich und erklärten, dass er ganz vernünftig sei und dass es ihm auch ganz gut gehe. Die kurze Bekanntschaft hatte doch die Folge, dass er mich, als ich auf der Rückfahrt bei seiner Besitzung vorbeikam, sofort erkannte und mit freundlichem Händedruck begrüsste. Hunderte von alten Männern sollen hier in Californien so einsam leben und alles sich allein besorgen.

Die weitere Unterhaltung am prasselnden Kaminfeuer drehte sich um abenteuerliche Geschichten. Ein junger Mann, der im Gasthause angestellt zu sein schien, erzählte mit grossem Behagen, dass wiederum vor 14 Tagen ein Eisenbahnzug auf der südlichen Pacificbahn von Räubern angehalten worden sei. Sie machen die Schienen unwegsam oder reissen sie auf, schwenken das rothe Haltesignal; und wenn dann der Zugführer nicht hält, schiessen sie ihn

fahren kaum den Zusammenhang der Rinde [illegible]
welcher nothwendig ist, um von den Wurzel[illegible]
Zufuhr zu den Zweigen und den noch [illegible]
zu unterhalten. Einen rührenden Anbl[illegible]
todter, zu Kohle gebrannter, aber v[illegible]
mit zierlichem Grün bedeckter B[illegible]
liebevoll und unerschöpflich im A[illegible]

Dass unser Fahrweg ne[illegible]
frischen Bruchflächen der [illegible]
Nach den (allerdings etw[illegible]
gungen der Beförderung [illegible]
Vortheil, dass die W[illegible]
pforte ins Yosemite [illegible]
rend sie auf dem [illegible] ...erung Mexi-

In der Th[illegible] ...aner, so verdienten sie ja
(indianisch [illegible] ...e Maisfelder gesetzt zu werden. Es
und geräu[illegible] dass viele Amerikaner, obwohl sie mit
den Dur[illegible] ...dig, [illegible] von ihren besonderen Frei-
herber[illegible] nicht ohne Grund [illegible] dennoch nicht recht einsehen
[illegible] sprechen Lieben, [illegible] — die ja weder in Sicilien
[illegible] wie diese Raubanfälle — [illegible] bewachen müssen,
[illegible] kommen, wo Carabinieri die Wegkehren [illegible] man fast auf jeder Bahnstation ge-
[illegible] bei Smyrna, wo [illegible] sieht, — doch recht beschämend
[illegible] Räuber [illegible] Sie stellen sich einfach auf den
[illegible] die grosse Union [illegible] und behaupten, die Bewachung der
[illegible] Nützlichkeitsstandpunkt [illegible] als der durch die Raubanfälle
Bahnen würde mehr [illegible]
bedingte Schaden [illegible]

Eines verdient [illegible] Kennzeichnung dieses californischen
Waldgasthauses noch erwähnt zu werden. Der Koch ist
Chinese; der Speise[illegible] Vollblutneger. Kutscherdienste
leistet ein zerlumpter Mexikaner, Halbblut aus Spanier und
Indianer; [illegible] Indianer schafft die Fische für die
Inhaber; ein wirklicher [illegible]

Gäste herbei: nur der Wirth ist Amerikaner, der herrschende ist ein weisser Mann.

XXI. Tag, Sonntag, den 4. September.

Von Clarks nach Yosemite. In Yosemite.

Um 7 Uhr früh fahren wir bei schönem Wetter, durch den erst schattigen Tannenwald, empor zum Aussichtspunkt (*point look out*), wo der Blick über ein gewaltiges Thal zu den mächtigen Bergen der anderen Seite hinüberschweift, und erreichen dann den Felsgipfel (*Summit Rock* 6500′). Der indianische Name des Platzes ist Chinquapin, d. i. kleiner Strauch; aber dafür liest man jetzt auf einem Blatt Papier an der hölzernen Scheune Linchpin, d. h. Achsnagelstation. Hier ist Pferdewechsel. Mit frischem Viergespann rast der Kutscher nach abwärts. Wir kommen an der Stelle vorbei, wo vor 2 Jahren die Postkutsche ausgeraubt worden, erblicken dicht neben dem Fahrwege eine mächtige Höhle, die 200′ tief sein soll und Räuberhöhle (*robber's cave*) genannt wird, und fahren ein in das (seit 1855 bekannte, seit 1864 besuchte und berühmte) Yosemitethal.

In der Mitte der Sierra Nevada, die ungefähr von Norden nach Süden streicht und hier eine Breite von mehr als 60 Meilen besitzt, liegt das Thal senkrecht gegen die Richtung der Gebirgskette, also von Westen nach Osten[1] in den Granitfelsen eingeschnitten, 3600′ über dem Meeresspiegel. Das Thal hat eine ebene Sohle, eine Länge von

[1] Genauer von Südwesten nach Nordosten, so dass im Sommer die Sonne von 6 h früh bis 5 h Nachmittags ihre Strahlen in seine Tiefe sendet; im Winter nur von 12½—2½ h Nachmittags.

6 Meilen und eine Breite von $^1/_2$—1 Meile; die umgebenden Berge steigen senkrecht über 4000 Fuss empor: wenn die Felsmauer der einen Seite einstürzte, würde sie gegen die andere krachen. Das Eigenthümliche dieses Hochthales liegt in den senkrechten Wänden, in der absoluten wie relativen Höhe derselben, in der Unbedeutendheit der Steintrümmer am Fusse dieser riesigen Klippen.

Den letzteren Umstand hat man verwerthet, um die einstige Bildung dieses merkwürdigen Thales zu erklären — durch Bodensenkung (*Subsidence theory*), und sowohl die Gletscher- wie die Wassertheorie zu entkräften.

Der erste Punkt, von dem wir eine gute Uebersicht gewinnen, heisst natürlich (wie in Wyoming, so auch in Californien) wieder der Ort der Begeisterung. (*Inspiration point.*[1]) Unser Kutscher stellt uns die zahlreichen Bergriesen etwas summarisch vor, wie die Gäste einer grösseren Abendgesellschaft; und uns geht es wie bei solcher Gelegenheit: zunächst behalten wir die Namen nicht, bis wir die genauere Bekanntschaft der einzelnen gemacht haben.

Aber einen unvergesslichen Eindruck macht gleich von vornherein zur linken der mächtige Felsriese, welcher Capitan genannt wird und in trotziger Stellung zum Himmel emporstarrt. Es ist ein ungeheurer Granitwürfel, der 3300′ senkrecht aus der Thalsohle emporsteigt und fast 5000′ lang sich hinzieht, dabei vollkommen schroff und nackt, ein Bild unzerstörbarer Massigkeit, das kaum auf der Erdoberfläche seines Gleichen finden möchte.

Auf der anderen, der südlichen Seite des Thales, entzückt uns der Brautschleierfall (*bridal veil fall*), eines der zierlichsten Merkzeichen von Yosemite. Gegen 900′ stürzt

[1] Die amerikanischen Berichte entziehen sich der Pflicht einer getreuen Schilderung durch die einfache Redensart: Hier versagt die Sprache. (*Here language fails.*)



das Wasser eines Bachs herab, macht aber auf den fernen Beschauer den Eindruck eines zarten, vom Winde bewegten Schleiers, zumal wenn die Wassermenge (wie zur jetzigen Jahreszeit) nur gering ist. Weiterhin erscheint die „Cathedrale mit ihren Glockenthürmen", die dräuende Klippe der Schildwacht und in der Ferne der ungeheure Halbdom.

Wir fahren ein in das schattige, hübsch bebaute und von Bäumen (mächtigen Pinien, Fichten und Cedern bis zu 200′ Höhe und weitästigen Eichen) bewachsene Thal, durch welches der 100′ breite Mercedbach, ein Nebenfluss des Joaquin, uns entgegenströmt. Als Merkwürdigkeit wird uns ein Indianerlager gezeigt. Es sind ein Paar Hütten vielleicht für 3 Familien. Nur 8 Köpfe sollen sie zählen! Verschwunden und vertilgt sind die romantischen und wilden Indianer, Yosemite oder graue Bären genannt, welche ursprünglich dieses entlegene Hochthal bewohnt, alle die schönen Namen für Berge [1] und Wasserfälle erfunden und die poetischen Märchen über die einzelnen Punkte der Gegend ersonnen; dabei aber als tapfere Krieger ihr derzeit fast unzugängliches Thal gegen die weissen Eindringlinge mit verzweifelter Kühnheit vertheidigt haben. Sie wurden, wie üblich, nach einer sogenannten Indianer-Reservation in die Ebene verpflanzt; und nur wenigen verkümmerten Abkömmlingen später gestattet, hierher in die geliebten Berge zurückzukehren. Die jetzt hier lebenden sind halbgesittet und betreiben hauptsächlich den Fischfang für die Gasthäuser des Thales.

Unser Wagen hält bei dem des Herrn Leydig, eines — Landsmanns. Allerdings ist er in der Gegend von Stuttgart geboren, aber schon als Knabe nach Californien ge-

[1] Z. B. Pompompasus, d. i. Springfroschfelsen für eine Gruppe von drei Gipfeln neben Capitan, die wirklich wie Frösche mit emporgestrecktem Kopf aussehen und jetzt die drei Brüder genannt werden.



langt und hat, da er seine Eltern frühzeitig verlor, sein Deutsch so gründlich verlernt, dass ich es bald aufgab, anders als englisch mit ihm zu reden. Unermüdlich und in Hemdsärmeln bedient er die Gäste; unaufhörlich kocht und bratet seine wohlgenährte Frau, die ihrem Gatten zwölf hübsche Kinder geschenkt. Das Essen ist hier weit besser als in den Actienhotels des Nationalparkes. LEYDIG ist der einzige Wirt, der auch den Winter über im Thale bleibt.

Jetzt bin ich inmitten des Yosemite-Thales. Vor mir sehe ich die schroffe Adlers Spitze (*Eagle's Peak*) und daneben den berühmten Yosemite-Fall, der aber leider zur Zeit vollständig wasserleer ist. Kaum wage ich zu hoffen, dass es mir beschieden sein könnte, ihn noch einmal zur Frühjahrszeit in seinem vollen Glanze zu schauen. Gebildet wird er von einem Bach, der von der Westseite der Mt. HOFFMANN-Gruppe, etwa 10 Meilen nordöstlich vom Thale, entspringt. Da er ausschliesslich von schmelzendem Schnee sich nährt und durchaus über nackten Granit fliesst, so wechselt seine Mächtigkeit je nach der Jahreszeit: sie ist beträchtlich im Frühjahr, mässig im Sommer, unbedeutend im Herbst. Die senkrechte Höhe des Falles beträgt 2600′: sie ist nach amerikanischen Zeugnissen die grösste der Welt.

Erst kommt ein senkrechter Sprung des Wassers von 1500′ Höhe, dann eine Reihe von kleineren Fällen im Betrage von 626′ und endlich ein letzter Sprung von 400′ Höhe. Alle 3 Abschnitte liegen, von weitem gesehen, in derselben senkrechten Ebene, so dass das Bild eines einheitlichen Wasserfalles entsteht.

Hinter mir steht die Schildwache (*Sentinel rock*), 3045′ über der Thalsohle, eine der grossartigsten Felsbildungen: von der Spitze bis auf 1000′ abwärts ähnelt sie einem riesigen Wachtthurm oder einer abgestumpften Spitzsäule, weiter abwärts verschmilzt sie mit der Felsmauer des Thales.

Ich beschliesse, keine Zeit zu verlieren. Die Gletscherspitze (*Glacier point*) gewährt nach allgemeiner Ueberzeugung sowohl der Bücher, die ich durchblättert, wie auch der Menschen, die ich befragt, die allerschönste Aussicht, namentlich beim Unter- und Aufgang der Sonne. Ich miethe mir sofort ein Pferd und einen berittenen Führer. Der Unternehmer fordert 10 Dollars, nimmt aber 8, für Auf- und Abstieg bis zum anderen Morgen. Merkwürdig für Amerika, am Gasthaus hängt hier sogar eine Liste der Preise von Wagen und Pferd, die für die hiesige Gegend gar nicht übertrieben erscheinen; ausserdem werden die Reisenden ersucht, Ueberschreitungen der festgesetzten Preise zur Anzeige zu bringen! — Es ist nämlich für das Yosemitethal von der Regierung ein Aufseher (*Guardian*) angestellt. Ein Anschlag desselben verbietet bei Strafe von 400 Dollars die Zerstörung von Bäumen und dergleichen. Auch müssen bei ihm alle sich melden, die im Yosemitethal campiren wollen; darum ist vielleicht die Zahl derselben geringer als im Nationalpark: am ersten Tag sah ich gar keinen, am folgenden einige.

Mein Führer, der vor Kurzem auch unseren Prinzen Leopold geführt, heisst LIND; sein Vater stammt aus Finnland. Nachdem ich ihm Vorsicht und Sorgfalt eingeschärft, reiten wir den neuen Saumpfad (*trail*) nach Glacierpoint empor. Derselbe ist steil und schmal und führt im Zickzack am Abgrund vorbei. Halbwegs, am Vereinigungspunkt (*Union point*), wird kurze Rast und Ausschau gehalten.

Nach $2^1/_2$ Stunden sind wir oben. Ich gebe dem Führer ein Trinkgeld und sende ihn mit den Pferden nach unten, in der Absicht, am folgenden Morgen zu Fuss zurückzukehren: denn der Weg ist bedeutend steiler und höher als der bei Bad Leuk, auf dem das Herabreiten sogar verboten ist.

Mit Aufmerksamkeit empfängt mich der Wirth von Glacierpoint, — natürlich aber in Hemdsärmeln. Seine Frau ist Elsässerin und sehr sorgsam für die Gäste. Sie haben mehrere Kinder, die hier in der Wildniss fast ohne Unterricht aufwachsen. Den Winter verbringt die Familie auf einer kleinen Farm, die ihr eigen ist. Meine Ankunft erregt offenbar Freude; zunächst bin ich der einzige Gast des Hauses. Der Wirth hat vor Kurzem ein Reh erlegt — die stattliche Büchse hängt über dem Schenktisch, — und ist zufrieden, einen Abnehmer für Rehbraten zu finden. Auch ich bin zufrieden in dem kleinen Bretterhause, wo es ebenso wie bei Leydig weder Schlüssel noch Riegel an der Thür der Gastzimmer giebt.

Nachdem ich mein Zimmer erhalten, gehe ich sofort zum Aussichtspunkt. Auf hoher Stange flattert hier eine weisse Fahne, die ich am folgenden Tage noch mehrmals vom Thal aus zu beobachten Gelegenheit hatte. Sogar ein eisernes Schutzgitter ist angebracht, wenigstens an dem Hauptpunkt. Ich bin 7200′ über dem Meeresspiegel und fast 3000′ (genauer 2850′) senkrecht über dem Thal.

In vollständigster Einsamkeit stehe ich den Bergriesen gegenüber. Ich höre nichts als ein fernes unbestimmtes Rauschen, wohl von dem Wasserfall an der gegenüberliegenden Seite, ein leises Wehen des Windes durch die auf meiner Seite befindlichen Tannen, hin und wieder das Zirpen eines kleineren Vogels oder das Kreischen eines Adlers, der majestätisch vorüber schwebt. Wie aus einer anderen Welt ertönt dann die leise Glocke der tief unten heimwärts ziehenden Herden. Die Sonne steht im Westen noch über den Bergen und erleuchtet den grösseren Theil des Thales; nur der westliche Streifen desselben liegt schon im Schatten. Von meinem Standpunkt am Gitter stürzt der Berg senkrecht in die jähe Tiefe, kaum hemmt ein

Vorsprung den Blick grade nach abwärts. Diesseits sind zu meiner Linken gewaltige Klippen und Felsblöcke aufgethürmt; man meint, sie müssten jeden Augenblick in den Abgrund stürzen. Hier sind Gletscherspuren von Gelehrten entdeckt, und danach dem Orte der Name gegeben. Unten liegt das friedliche, scheinbar der Welt entrückte Thal. Ich sehe die freundliche Strasse, welche der Länge nach hindurchführt, die Schlangenlinie des Flusses, zahlreiche Bäume, einige gartenähnliche Anpflanzungen, einzelne Hütten. Aber keine Spur von Leben dringt herauf. Wie verzaubert liegt das Thal zu meinen Füssen. Und jenseits starren die schroffen Bergriesen empor, wie aus der Sage der Edda. Unten am Thalabhang sind einige sanftere Erhebungen: hier hat sofort die gütige Natur ihre Samen ausgestreut. Zahlreiche Tannen wurzeln auf diesen Abhängen und erscheinen wie die aus Holzspänen geschnitzten kleinen Spielzeugbäume der Kinder; einzelne dringen von dort empor bis zu den schroffen und kahlen Berggipfeln.

Gerade gegenüber, jenseits des Thales, erhebt sich der mächtige Dom, zu meiner Rechten aber diesseits der ungeheure Halbdom, ganz kahl und ganz starr. Zu seinen Füssen glänzt der Spiegelsee. Noch weiter nach rechts bringt liebliche Abwechselung in das Bild der Nevada- und der Vernal[1]-Fall, der von meinem Standpunkt aus wie ein liebliches Silberband erscheint. Den Horizont begrenzt jenseits des Doms und des Halbdoms eine ungeheure Kette von Granitfelsen. (Lyell- und Obelisken-Gruppe.)

Auf keiner Photographie habe ich eine vollständige Darstellung dieser (nach meinen bisherigen Erfahrungen) ganz eigenartigen Aussicht gefunden; es dürfte auch schwer sein, das Ganze in ein Bild zu fassen.

---

[1] In einem deutschen Prachtwerke Nerval! Der Fehler ist aus dem Buche des Herrn v. HÜBNER abgeschrieben.

Ein Schuss von drüben weckt zehnfaches Echo. Schon sinkt die Sonne hinter den westlichen Höhen; nur die jenseitigen Riesen strahlen noch in hellem Licht. Ich war abwärts gestiegen und steige wieder empor und schaue von Neuem der Sonne freundliches Antlitz. Aber schon liegt das ganze Thal im Schatten. Unten in einem Häuschen wird Licht entzündet. Jetzt versinkt die Sonne wirklich hinter den Bergen; nur der Halbdom und die höchsten Gipfel ostwärts sind noch erleuchtet und strahlen im Purpurglanz, so schön wie ich jemals Alpenglühen gesehen. Dann erblasst auch dieses, schliesslich die letzte Zacke; während der westliche Himmel noch gelblich schimmert.

Das Abendessen, dessen Hauptstück der Rehbraten bildet, ist vortrefflich. Sogar Bier ist zu haben, — die halbe Flasche für 0,50 Dollar. Abends waren die 4 Engländer eingetroffen. Da ich keine Lust hatte, an ihrer politischen Unterhaltung thätig oder leidend theilzunehmen, und zum Lesen eine genügende Lampe nicht aufzutreiben war; begab ich mich um 8¼ Uhr zu Bett.

XXII. Tag, Montag, den 5. September.

Im Yosemitethal.

Die Nacht ist eigenartig. Um 10 Uhr erwache ich zum ersten Mal. Der Mond steht östlich über dem Halbdom und leuchtet so hell, dass ich die Zeit auf meiner Uhr erkennen kann. Ich höre durch die dünne Bretterwand den Wirth im Nebenzimmer schnarchen. Noch mehrmals erwache ich und stehe $4^1/_2{}^h$ auf. Der Morgen ist wunderschön. Ueber der östlichen Kette hinter dem Halbdom ist der Himmel gelb gefärbt, während der Mond von Westen

her in mattem Silberglanz auf den einsamen Reisenden herabschaut.

Schon werden westwärts die höchsten Berggipfel vergoldet; allmählich entstehen dort breitere Lichtstreifen, die sich mehr nach abwärts ziehen und miteinander vereinigen: um 6 Uhr tritt die Sonne hervor, und die ganze obere Umrahmung des Thalkessels ist hell erleuchtet.

Das Frühstück ist vortrefflich; Rehbraten sein Hauptbestandtheil. Die ganze Wirthshausrechnung beträgt nur 3½ Dollars.

Allein wandere ich thalwärts durch den schattigen Tannenwald, in dem nur hier und da ein zwitschernder Vogel sich vernehmen lässt. Zu Fuss geniesse ich weit besser, als gestern zu Pferde, die Aussicht auf die steil über das Thal emporsteigenden Höhen der jenseitigen Berge, auf die stolze Profillinie des Capitän und die noch steilere der Schildwacht. Schon ist der grössere Theil des Thales von den Sonnenstrahlen erleuchtet. Die Ruhe wird unterbrochen durch einen Stein, der nach abwärts rollt, aber nicht ohne Ursache: ein Eichhörnchen verschwindet schnell im Busch neben dem Pfade. Mein Schritt scheucht eine Schaar rebhuhnähnlicher, mit einem Kopfputz (aus 6 nach vorn geneigten Federn) geschmückter Vögel auf[1]; sie fliegen auf unter knarrendem Geräusch, aber nicht weit, als ob sie sich des Schutzes, den man ihnen hier angedeihen lässt, recht wohl bewusst wären. Der eine Engländer, der sich von seinen Gefährten getrennt, kommt rasch vorbei gelaufen und zieht es vor, auf dem abschüssigen Pfad sein Pferd vor sich her zu treiben.

Vom Unionpunkt sieht und hört man bereits einen knarrenden Ochsenwagen im Thale fahren; überhaupt reicht das

[1] *quail, perdrix California.*



Gehör hier sehr weit wegen der grossen Stille; das Krähen des Haushahns ist von unten deutlich zu hören.

Neben Unionpunkt liegt die schöne Agassiz-Säule, ein ovaler Felsblock von 30′ Höhe und 10′ Dicke, durch die eigene Schwere auf dem felsigen Untergrund aufruhend. Unten im Thal steht ein haushoher Steintrapezoëder auf seinem stumpfen Winkel und hat einen mächtigen Tannenbaum seitlich gebogen oder vielmehr zu schräger Wachsthumsrichtung gezwungen.

Nachdem ich mir in Liebig's Haus eine kurze Rast gegönnt, bestelle ich einen Wagen, um durch das Thal zu fahren. Es kommt ein zweirädriger Einspänner (für 3 Dollars). Ich sitze neben dem Kutscher, einem älteren, leidlich gesprächigen Herrn. Erst fahren wir das Thal aufwärts, dann über eine Brücke umbiegend abwärts, um schliesslich an unserem Gasthaus zu endigen.

Das Thal ist wunderschön grün, mit Bäumen gut bewachsen und geschmückt mit Gärten sowie mit Grasplätzen, auf denen Rinder und Pferde weiden. Einzelne Häuser sind durch das Thal, in dem etwa 50 Menschen leben, zerstreut; hauptsächlich kleine Gasthäuser und Handlungen mit Lichtbildern und sogenannten Kunstwerken.

Von unten erkennt man die ungeheure Steilheit der Felswände, wie wir sie in unseren Alpen nicht oder nur ausnahmsweise antreffen. Die Gletscherspitze wird immer wunderbarer und überwältigender, je weiter wir an ihrem Fuss vorbeifahren. Wir kreuzen die Brücke über den Merced und gelangen an die königlichen Bogen (*royal arches*) zu den Füssen des Norddomes: es sind gewaltige, gewölbähnliche Vorsprünge an der senkrechten Felswand.[1] (Höhe 1700′, Spannweite 1200′.)

---

[1] Der Verfasser eines unserer Prachtwerke hat durch den Namen sich zu einem argen Fehler verleiten lassen. „Imposant sind auch die könig-



Bald erblicke ich auch Lagerer, ferner einen Maler in seinem Zelt sowie gegenüber dem Yosemite-Fall die Hütte des Herrn Hutching, des Pioniers von Yosemite, dem wir ein gut gemeintes und jedenfalls auf eigener Erfahrung beruhendes Werk über das Thal verdanken. (*In the heart of the Sierras*, 1886, 496 Seiten.)

Die Adlerspitze (*Eagle's Peak*) ist ein besonders kühn aufstrebender Felsen mit schöner Umrisslinie. Sein westlicher Nachbar ist der Capitän, dessen mächtige Würfelgestalt uns so recht sinnfällig wird, wenn wir an der ganzen Ausdehnung der Grundfläche vorbeifahren. Die ungeheure Felswand ist ganz glatt und kahl; nur ein einzelner Tannenbaum hat inmitten einer nischenartigen Vertiefung Wurzel gefasst.

Die gegenüberliegende Cathedrale mit ihren Glockenthürmen ist noch sehr imponirend. Aber weiter nach Westen zu werden die Erhebungen an den beiden Seiten des Thales niedriger, Geröll liegt auf der Thalsohle. Wir kehren um und kommen nach Hause, zum Mittagessen, das gut und vollständig ist.

Nachmittags mache ich einen einsamen Spaziergang thalaufwärts. Noch fürchterlicher als die senkrechte Steile des Capitän ist der polirtglatte, schräge Abfall der Gletscherspitze: einen Augenblick wähnt die Einbildungskraft, dass unser Fuss hier einen Abstieg von oben gewinnen könne; im nächsten überzeugt uns der darüber gleitende Blick, dass wir rettungslos in die Tiefe stürzen würden.

Ich sehe das von der Regierung des Staates errichtete, schon der Vollendung nahe gebrachte neue Gasthaus für 150 Personen, komme bei den Bögen des nördlichen Doms

---

lichen Thore, welche in einer Grösse prangen, als ob sie von Titanen erbaut wären. Wenn man durch eines dieser Thore schreitet und zwischen den gigantischen Felsen wandelt, glaubt man in einer ausgegrabenen Riesenstadt zu weilen."

vorbei, aber ohne den Wasserfall (Nevada und Vernal) zu erreichen. In dem Thal dunkelt es früher. Auf dem Rückweg sehe ich zwei Indianerinnen mit breitem, dunkelbraunem, hässlichem Gesicht und der leider auch bei uns beliebten Ponny-Frisur, von kleiner Gestalt, in europäischer Kleidung. Sie können nicht lesen, ebenso wenig der sie begleitende Knabe. Zum ersten Male auf der ganzen Reise war ich an einem Tage fünf Stunden zu Fuss gegangen.

XXIII. Tag, Dienstag, den 6. September.

Rückfahrt von Yosemite nach Clarks. Die Riesenbäume von Mariposa Grove.

Um $^3/_4 5$ Uhr erwache ich; noch strahlt der Mond hell am südwestlichen Himmel. Um 6 Uhr fährt der Wagen vor, der uns von Yosemite zurück nach Wawona (Clark's Gasthaus) bringen soll. Diesmal sind wir nicht so eng gepackt: denn ausser meiner Wenigkeit sind nur noch von der Partie der eine Engländer; ein anderer weit gereister, der vieles (auch das Skizziren und Clavierspielen) versteht; und mit seiner Frau ein Prospector (Goldsucher) aus Alameda bei Frisco, ein hübscher Mann mit langen Locken und fliegendem Halstuch über dem Wollhemde, ohne Weste: ritterlich fasst er auf den Haltestellen seine zwar schon ergraute, aber noch rothbäckige und hübsche Gattin um die Hüfte und hebt sie vom Wagen.

Nach schönem Rückblick auf das Thal erreichen wir Mittags unser Gasthaus und fahren nach dem Frühstück aus, um die Riesenbäume des Mariposahaines[1] zu be-

[1] *The big trees of the Mariposa Grove.*



sichtigen, der 5630′ über dem Meeresspiegel liegt und 1856 entdeckt worden ist.[1] Diese Pflanzenwunder, welche ebenso merkwürdig sind wie die Obelisken des Nilthales und ebenso alt wie diese, (denn sie bestanden schon, als Moses aus Egypten wanderte,) haben mich wie so viele Reisende nach Californien gezogen.

Fürwahr, sie sind majestätisch, diese Riesenfichten mit einem unteren Durchmesser von 30′, also 90′ Umfang, und einer Höhe von 275′, die dadurch noch mächtiger erscheint, dass die niedrigsten Aeste erst 200′ über dem Boden beginnen.

Dies sind die Maasse des ersten, des Riesengraubär (*grizzly giant*), der die staunende Bewunderung des Reisenden weckt: er steht inmitten anderer, an sich schon ganz stattlicher Bäume, die aber gegen den Riesen völlig verschwinden. Bald kommen mehr, in Paaren, Gruppen, Haufen; wie die weissen Täfelchen anzeigen, zu Ehren berühmter Männer, Staaten, Städte und Schulen benannt. (Longfellow, Whittier, Lyell, Dana, Virginia und Maryland, Mariposa, Havard u. A.)

Wer Sinn für Naturschönheit besitzt, wird gern die Yankeekunststückchen missen, die man für nöthig hielt, um die Fremden in Staunen zu setzen. Allerdings führt unsere Fahrstrasse durch einen lebenden Baum (Wawona, *tunnel tree*, von 27′ Durchmesser); unser Wagen mit 4 Pferden und 6 Menschen findet Platz im Innern des Bogens oder Tunnels, der 10′ hoch, unter 9½′, oben 6½′ breit, erst durch Feuer hergestellt und dann geglättet ist, so dass man innen die Jahresringe zählen kann.

Feuer ist an viele Bäume gelegt worden, an einzelne

[1] Er ist auch Nationalpark, 2 Quadratmeilen gross, aber in zwei um ½ Meile von einander getrennte Abschnitte getheilt; und mit 125 Riesenbäumen besetzt.

mehrfach, und der Schaden nur theilweise durch Wachsthum ausgeglichen; die Indianer haben auf diese Weise sich Wohnräume für 20 Menschen und mehr in einem Baume hergestellt. Teleskop ist ein aufrechtstehender, 120′ hoher Stamm, der innen wie ein Kaminrohr ausgebrannt ist, so dass man, unten durch eine Seitenöffnung eintretend, den Himmel oben erblickt; und obwohl das ganze Kernholz zerstört ist, lebt der Baum noch und trägt oben Zweige mit den stumpfen Nadeln und den Zapfen.

Wir halten bei einer Hütte im Walde, wo der Wächter wohnt, und der Reisende Lineale vom Holz des Riesenbaumes mit deutlichen Jahresringen und andere Kleinigkeiten ersteht.

Die Hütte von weniger als 20′ Höhe steht malerisch zwischen zwei Riesenbäumen von vollendeter Schönheit; der eine heisst Ohio, der andere U. S. Grant: der erste hat 76, der zweite 65′ Umfang. Ein Riese liegt auf dem Boden und wird mit der Leiter bestiegen und der Länge nach beschritten.

Ein Wagen voll wissbegieriger Chinesen (es ist der Koch aus Clarks mit einigen Freunden) kommt angefahren; der Kutscher spricht deutsch: seine Eltern sind Hessen, er selber in New York geboren.

Auf der Rückfahrt ergötzen sich die Amerikaner damit, dass unser Wagen die dicht hinter uns fahrenden Chinesen tüchtig einstäubt.

Abends bietet die Halle ein echt amerikanisches Bild: die fein geputzte, kokette Dame zwischen Neger, Kutscher und Gentleman.

XXIV. Tag, Mittwoch, den 7. September.

Yosemite. Rückfahrt von Clarks nach Berenda.

Ehe ich das merkwürdige Thal verlasse, möchte ich einige Worte über seine Geschichte mittheilen.

Nach den Goldfunden (1848) drangen die Goldsucher in alle Einöden Californiens und kamen zunächst in friedliche Berührung mit den Indianern, deren es zur Zeit noch 90 000 im Staate gab. Aber die Weissen verübten gelegentlich Gewaltthaten; die Indianer erhoben sich im December 1850 zum Rachekrieg gegen die Eindringlinge, dicht bei Yosemite. Die Weissen erfochten natürlich den Sieg, begannen aber vernünftiger Weise danach Friedensunterhandlungen mit den braunen Kindern. Diese nahmen Frieden und Unterwerfung an, mit Ausnahme der kriegerischen Bergbewohner des Hochthals. Dorthin brachen die Soldaten auf im Mai 1851.

Zum ersten Male wurde jetzt das Thal Yo Sem-i-tee, d. h. grosser Graubär genannt; dies war eigentlich der Beiname des dort hausenden Indianerstammes, hergenommen von der Heldenthat eines ihrer Häuptlinge, welcher, unbewaffnet von einem Bären angegriffen, denselben mit einem Baumaste niedergeschlagen hatte. Es gelang nicht, diese Indianer zu fangen; ja diejenigen von ihrem Stamme, welche vorher überrascht sich ergeben hatten, entwischten bei dem Rückmarsche zur Nachtzeit wieder aus dem Lager in ihre geliebten Berge. Ein zweiter Zug nach dem Thale wurde im Juli 1851 unternommen. Die Indianer hatten wieder ihre Wohnsitze verlassen; aber fünf von ihnen wurden noch überrascht und gefangen, darunter drei Söhne des Häupt-

lings, wonach eine Berggruppe noch jetzt den Namen der drei Brüder führt; darauf auch der Häuptling und endlich der ganze Stamm, und alle nach der Reservation gebracht. Später erlaubte man dem Häuptling und seiner Familie die Rückkehr in die Heimath. Im Mai 1852 wurden fünf Goldsucher von einem Hinterhalte aus angegriffen und zwei getödtet; die Weissen griffen fünf Indianer auf und erschossen sie. Die übrigen Indianer flohen weiter ins Gebirge zu ihren Stammesgenossen, den Monos; kehrten später zurück, lebten eine Zeit lang verborgen, geriethen dann mit den Monos in Streit und wurden von diesen 1853 erschlagen.

Durch den ganzen Kriegszug war nichts als die dürftige Nachricht von einem 1000′ hohen Wasserfall in eine Zeitung von San Francisco gedrungen; 1855 wurde der erste Besuch des Thales unternommen, — keiner der früheren Milizsoldaten konnte Auskunft geben: endlich gelangten die Reisenden mit Hilfe von zwei Indianern zum Ziele. Sie sahen das Thal, staunten, bewunderten, beobachteten, zeichneten. Der erste Zeitungsbericht (vom 12. Juli 1855, in Mariposa Gazette) erweckte die allgemeine Aufmerksamkeit. Aber die Zahl der Besucher war in den ersten 10 Jahren gering.

Sie betrug 147 im Jahre 1864, 2530 im Jahre 1874 und 2408 im Jahre 1884.

Aus dem Munde des Aufsehers theilte mir der eine Engländer die folgende Statistik mit: Jährlich besuchen das Thal jetzt 2500 Personen; davon sind Amerikaner 2000, Engländer 150, Deutsche 37. Ich führe diese Zahlen nur an, um zu zeigen, wie weit wir noch, aus verschiedenen Gründen, hinter den Engländern an Reiselust zurückstehen; zureden will ich keinem Landsmanne, nach Yosemite zu pilgern oder überhaupt zum Vergnügen nach Amerika zu gehen, namentlich wenn er nicht schon in Europa das näher liegende gesehen hat.

Im Jahre 1864 wurde von den Vereinigten Staaten dem Staate Californien das Yosemitethal (15 Meilen lang und 1 Meile breit beiderseits vom Rande des Abgrundes) zum öffentlichen Nutzen und Vergnügen geschenkt; ebenso die Mariposa-Baumgruppe. Verkauf des Landes ist unzulässig, zeitweise Verpachtung von Theilen aber erlaubt.[1]

Der Staat Californien nahm das Geschenk an, erwählte eine Commission zur Verwaltung und setzte auf unerlaubte Zerstörung der Bäume und dergl. eine Strafe von 500 Dollars oder Gefängniss bis 6 Monat oder beides.

Die wenigen Ansiedler des Thales (Hutching, Lamon) wurden nach langen Klagen entschädigt. Nachdem neuerdings mehrere und allmählich immer bessere Wege nach Yosemite von Beförderungsgesellschaften gebaut worden sind, und in Folge dessen immer grösserer Besuch zu erwarten steht; ist im letzten Jahre von der Regierung des Staates in dem Thal ein neues und stattliches Gasthaus errichtet worden. Wer einmal bis San Francisco vorgedrungen, kann den Ausflug ohne Schwierigkeit unternehmen; aber nicht vier Tage, wie die gedruckten Reisepläne der Gesellschaften besagen, sondern mindestens sechs Tage sind dazu erforderlich.

Die Riesenbäume (*big trees*, *Mammoth trees*, zapfentragende, immergrüne Cypressen) wurden erst 1852 von einem amerikanischen Jäger entdeckt; 1854 erhielt der englische Pflanzenkenner Prof. Lindley ihre Zapfen, Samen und Nadeln und beschrieb den Baum als eine neue Art unter dem Namen Wellingtonia gigantea. Das war den für ihr Vaterland begeisterten Amerikanern denn doch zu viel; sie schlugen Washingtonia gigantea vor. Aber die amerika-

[1] *For public use, resort and recreation; shall be inalienable for all time; but leases not exceeding ten years may be granted for portions of the said premises.* Es sind 36 000 Acres. Das eigentliche Thal misst 8000, von denen 3000 Wiesenland.

nischen Gelehrten erkannten den letzteren Namen nicht an, da LINDLEY's Benennung unzweifelhaft die Priorität hatte. Nun fand man später, dass der Riesenbaum zu der von dem Deutschen ENDLICHER aufgestellten Unterart der Cypressen, der Sequoja (*redwood*), gehörte; und so erfand der Franzose DESCAISNE 1854 den Namen Sequoja gigantea. Diesen nahmen die amerikanischen Gelehrten an und waren glücklich darüber, dass sie den interessantesten Baum Amerika's nicht nach einem englischen General zu benennen brauchten. Uebrigens war Sequoyah ein Cherokesenhäuptling, der selbstständig ein Alphabet seiner Sprache aus 68 Zeichen erfunden hat und 73 Jahre alt 1843 in New Mexico gestorben ist.

Die Sequoja-Bäume kommen nur in Californien vor, S. gigant. nur zwischen dem 36. und 38.° nördlicher Breite, an der westlichen Abdachung der Sierra Nevada, in einem breiten Gürtel von 5000—7000′ Höhe, unterhalb des eigentlichen Gebirgskammes. Ihre Zapfen sind hühnereigross, die Samen papierdünn, $^1/_4 \times {}^1/_6$″; die Rinde röthlich braun, bis 18″ dick; das Holz roth, weich, aber dauerhaft. Ein einzelner Riesenbaum kann 537 000′ Zollbretter liefern im Werthe von 100 000 Mark. Die grössten erreichen eine Höhe von 450′; natürlich haben die Californier auf dem Sägestumpf eines der Riesen — einen Ball gefeiert.

Die Bäume wachsen nur aus Samen, aber schnell. Es giebt in England, wo sie erst 1853 eingeführt worden, einen Baum, der schon 60′ hoch ist und 10′ im Umfang misst. Aber wenn man in den wenigen californischen Hainen (*Groves*), die vorhanden sind, nicht grössere Sorgfalt anwendet, werden sie doch bald ausgestorben sein. Das Alter der grössten kann auf 3000 Jahre berechnet werden; z. B. fand man bei einem Durchmesser von 12′ gegen 24 Jahresringe auf den Zoll: $12 \times 12 \times 24 = 3456$. Bei den Ruinen Carthagos sah ich lebendige Oelbäume, deren Alter auf 2000

berechnet wird, die also schon Früchte trugen, als jene wunderbare Stadt der Eifersucht Roms zum Opfer fiel.[1]

Bei der Abfahrt von Clark's Gasthaus (um 8 Uhr Morgens) überzeugte uns der amerikanische Hausknecht, dass wirklich in Südcalifornien dem Reisenden für das Putzen seiner Schuhe $^1/_4$ Dollar abverlangt wird.[2]

Bei schönstem Wetter fahren wir durch den Wald und geniessen gegenüber dem hohen Gipfel des *Signal peak* — so genannt, weil dort einstens die Indianer einander durch Feuer und durch Rauch Mittheilungen zu machen pflegten, — eine prachtvolle Aussicht auf das zum Theil bewaldete, zum Theil bebaute Thal, auf die jenseitigen Bergketten, ja sogar über die Einsattlungen derselben fort bis auf das Küstengebirge.

Mittags erreichen wir Grants und Abends den Schlafwagen zu Reymond, der uns wieder nach Berenda und dann mit der südlichen Pacificbahn nordwärts führt.

XXV. Tag, Donnerstag, den 8. September.

Nach Sacramento über die Sierra.

Morgens 6ʰ 50′ ist der Zug in Lathrop. Hier steige ich um, in den Zug nach Sacramento. Zuerst kommen wir nach Stockton am Joaquinflusse, in schöner Ackerbaugegend. Es ist dies nach den Reisebüchern die dritte Stadt Californiens (mit 10000 Einwohnern), aber nach meiner Rechnung die fünfte,[3] jedenfalls der Hauptmarktplatz des

[1] Vgl. des Verfassers Eine Woche in Tunis, S. 70.

[2] In den Städten 5—10 Cts.

[3] Frisco hat 300 000 Einwohner, Oakland 30 000, Sacramento 21 000, Los Angeles 30 000.



Joaquinthales. Schon vom Eisenbahnwagen aus sieht man, dass die Gegend sehr fruchtbar ist. Auf den weiten Getreidefeldern liegen hier und da noch die Garben. Die Weinreben sind klein, aber voll. Der Joaquinfluss ist hierselbst sehr mächtig und belebt durch zahlreiche Dampfer, von denen einige dem örtlichen Verkehre mit Frisco dienen, sowie durch Getreideschiffe. Vormittags 9 Uhr gelange ich nach Sacramento, der politischen Hauptstadt von Californien. Sie ist nächst Frisco die bedeutendste Stadt des Staates und ein wichtiger Eisenbahnkreuzungspunkt, das Ende der Centralpacificbahn. Hier habe ich bis zum Abend auf den ostwärts eilenden Schnellzug der letzteren zu warten.

Da Sacramento Hauptstadt ist, besitzt es natürlich ein Capitol. Das muss ich zuerst sehen. Ich gebe mein Handgepäck ab und besteige den kleinen Wagen der Strassen-Pferdebahn. Fünf Cents ist das Fahrgeld, das in den Spalt der verschlossenen Glas- und Metallbüchse zu werfen ist, die dicht hinter dem auf dem Vorderperron stehenden Kutscher sich befindet. Ich habe nur Zehncentsstücke und reiche eines dem Kutscher. Er legt es in eine kleine, vor seinem Stand befindliche Kasse und überreicht mir daraus einen geschlossenen Briefumschlag, worauf Zehn Cents gedruckt steht; ich öffne und werfe von den zwei darin befindlichen Fünfcentsstücken eines in die Büchse: auf diese Weise wird der zweite Beamte des Wagens erspart.

Das Capitol liegt am Ende der Stadt in einem gut gepflegten Garten, der prachtvolle, aber zum Theil recht geschmacklos verschnittene Bäume enthält, z. B. zuckerhutähnliche Cedern mit ganz niedrig gehaltenem Stamme.

Der Stil des Gebäudes soll wohl griechisch[1] sein, ist

[1] Gebildete Amerikaner haben mir ganz ernsthaft versichert, dass das Capitol zu Washington das schönste dorische Bauwerk der Welt sei. Leider



aber recht seltsam. Eine hohe Freitreppe führt zu dem niedrigen Erdgeschoss, das die Eingänge enthält. Darüber erhebt sich eine Art von griechischem Tempelbau, mit acht korinthischen, überladenen Säulen, von denen eigenthümlicher Weise die vier mittleren regelmässig, aber je zwei seitliche zu eng aneinander gestellt sind. Diese Säulen tragen einen dreieckigen Giebel mit einem allegorischen Fries: Minerva steht in der Mitte, zu jeder Seite hat sie eine sitzende und eine liegende Figur, die Handel, Ackerbau und dergl. vorstellen sollen und wie gelangweilt den Beschauer anblicken. Auf jeder Seitenecke des Giebels steht noch ein Reiter, der gegen ein wildes Thier kämpft.

Auf diesem Tempelbau steht in kreisförmiger Rundung die zweistöckige Säulenstellung, welche die Kuppel trägt und über dieser noch eine Laterne.

An dieses Haupt- und Mittelstück schliesst sich noch jederseits in derselben Flucht fortlaufend ein Seitenflügel, welcher statt der korinthischen Säulen eben solche Pfeiler zeigt; aber, statt des einen Stockwerks im Hauptstück, deren zwei enthält. Auf den oberen Pfeilern stehen Vasen und Krieger. Das Gebäude ist unten grau, aus Granit; oben weiss, wohl getüncht.

Durch den Eingang gelangt man in die Haupthalle unter der Kuppel. Hierselbst steht eine lebensgrosse Marmorgruppe, Isabella mit ihrem Pagen und Columbus; die spanische Königin ist gerade dabei, ihre Perlen zu opfern, um die Schiffe zur Entdeckung von Amerika auszurüsten.

Mead, ein amerikanischer Künstler, hat zu Florenz das Kunstwerk geschaffen; ein reicher Kaufmann, dessen Namen ich mir nicht gemerkt, hat es seinen Mitbürgern geschenkt. Die Amerikaner schätzen es sehr hoch, was ihnen nicht zu

---

hatten sie weder Paestum noch Girgenti noch den Parthenon auf der Akropolis zu Athen gesehen, so dass ich es aufgab, mit ihnen zu streiten.

verdenken ist, da sie sehr wenig der Art besitzen: zu Chicago sah ich im Künstlerhaus eine kleine Nachbildung der Gruppe, welche für 150 Dollars feilgeboten wurde.

Ein Diener in Hemdsärmeln führt mich durch das Gebäude und zeigt mir die verschiedenen Sitzungssäle für den Landtag und das Obergericht. Im Kuppelsaal befindet sich die Bibliothek des Staates, die hauptsächlich historische und politische Werke enthält und Jedermann zugänglich ist, aber an diesem Tage wenig benutzt wurde. Sowie ich eintrete, fragt ein Beamter zuvorkommend nach meinen Wünschen. Mächtige Flügelthüren aus einheimischen Hölzern schliessen die Säle.

Ich steige empor. Damit Aufseher erspart werden, erhält der Besucher unten einen Schlüssel für den verschlossen gehaltenen Eingang zu den höheren Stockwerken. Die Kuppel besteht aus Eisenrippen mit Holzfüllung. Auch die kleinen Säulen der Laterne sind aus Eisen gegossen.

Von hier oben hat man eine prachtvolle Aussicht. Der Meerbusen ist allerdings nicht sichtbar. In der Stadt ist nicht viel Bemerkenswerthes. Die regelmässige Schachbretteintheilung, wie wir sie in fast allen amerikanischen Städten finden, tritt deutlich hervor; aber das einerlei wird durch stilvolle Gebäude nicht unterbrochen. In der Nähe liegt ein geschmackloser Ausstellungspalast, von gelber Farbe mit blauem Dach und blauen Thurmkappen, wie ein Heuschober für Elephanten. Charakteristisch sind für Sacramento, wenigstens in den Hauptstrassen, lange niedrige Gebäude, ein- bis zweistöckig, mit vorspringendem auf Holzsäulen gestützten Schattendach, das sehr nützlich und angenehm für die Vorüberwandelnden zu sein scheint. Natürlich fehlen nicht vereinzelte Riesengebäude (Banken, Gast- und Waarenhäuser). Die Reicheren wohnen vor der Stadt in niedlichen Holzhäusern. Bemerkenswerth ist noch, dass

von oben die ganze Stadt grün aussieht, da die Strassen, zahlreiche Plätze und Gärten mit Bäumen reich besetzt sind. Umgeben wird Sacramento von unübersehbaren Getreidefeldern.

Nun folgte ein langweiliger Tag, da ich in Sacramento nichts weiter anfangen konnte, als die nöthigen Mahlzeiten einzunehmen, Zeitungen zu lesen und durch die Strassen zu schlendern. Chinesen sind zahlreich, wie an der ganzen Küstengegend des Stillen Oceans. Sie treiben das übliche Waschgeschäft und auch — die Cigarrenfabrikation. Da sie nun ihre fürchterlichen Erzeugnisse[1] in deutsch bedruckte Bandstreifen mit so landläufigen Namen, wie Müller und Schulze, legten; so erregten sie meine vaterländische Entrüstung. Die Läden in Sacramento sind gross und schön. Der Goldarbeiter hat, wie in Frisco, die gläsernen Nachahmungen der berühmtesten Diamanten (wie Kohinor, Regent u. A.) in natürlicher Grösse ausgestellt. Die Geschäfte sind recht vielseitig; in demselben Laden sind Operngläser und Revolver[2] zu haben.

Ein grossartiges Waarengeschäft ist das von WEINSTOCK & LUBLINER. Die Beförderung von Waaren und von schriftlichen Mittheilungen geschieht mittelst eines Systems von schräg durch den riesigen Laden ausgespannten Fäden oder

[1] Das Stück zu $2^1/_2$ Cents; eine einheimische „Arbeiter"-Cigarre kostet in den Vereinigten Staaten 5 Cents; eine rauchbare Havanna $12^1/_2$ Cents und darüber.

[2] Der Californier läuft heute nicht mehr, wie im Anfang der fünfziger Jahre, mit Messer und Pistole bewaffnet umher. Aber eine gewisse Leichtigkeit in der Handhabung des Revolvers wird ihm noch nachgesagt. Im Sacramento Daily Record vom 31. August 1887 sind sechs Mordthaten vom letzten Tage verzeichnet. In der medicinischen Zeitung von Sacramento lese ich, dass von den 157 Todesfällen, welche im Monat Juli 1887 zu Frisco sich ereigneten, 31 gewaltsame (violent) waren. Doch wiederhole ich, dass der gewöhnliche Reisende, welcher Spiel- und Tanzlocale und Gelegenheit zum Streite meidet, nicht den Schatten von Unsicherheit bemerkt.

Drähten, längs deren Körbe tragende Rollen laufen: wer etwas befördern will, zieht auf seiner Seite durch einen Hebel die schräge Bahn in die Höhe.

Sehr bedeutend sind die Geschäfte, welche die gesammten Ausrüstungsgegenstände für Ansiedler führen, ferner die Fruchthandlungen, die Weinlager.

In den zahlreichen Saloons wird meistens Bier verzapft. Auch ein Pionierhaus giebt es in der Stadt, — aber ein kleines.

Unthätig sitze ich vor dem Pacifichotel, in welchem ich mein Mittagessen genommen: da erlebe ich ein kleines Abenteuer. Ein alter Militärinvalide in blauer Tuchjacke mit gelben Metallknöpfen beginnt mit mir eine Unterhaltung. Er fängt an zu erzählen, wie er für das Vaterland angeschossen und Invalide geworden sei; ich freue mich aufrichtig über sein prächtiges Aussehen. Vierzig Dollars bekommt er als Monatspension. Dieselbe ist heute fällig; er hat auch dem in Frisco wohnenden Agenten telegraphirt, aber keine Antwort erhalten. Nun hat er heute noch nichts gegessen, die Amerikaner geben ihm keinen Credit. Er unterlässt auch nicht, die Deutschen im Allgemeinen und ihre Heereseinrichtungen im Besonderen hoch zu preisen. Ich frage ihn, wie viel er braucht, und mache mich auf die Spende eines Dollar gefasst. Er erwidert aber: für 15 Cts. bekomme ich ein vollständiges Mahl, brauche jedoch nur 10, da ich 5 selber besitze. Ich reiche ihm die winzige Summe; er nimmt sie würdevoll an und entfernt sich, ohne zu danken. Gewiss hätte er mir, wenn ich in seiner Lage gewesen, das Gleiche gethan und für so etwas selbstverständliches auch keinen Dank erwartet.

Nun kommt gar Einer und will mir — die Stadt zeigen. Höflich, aber entschieden lehne ich ab und bleibe vor dem Hause sitzen neben braun spuckenden Californiern.

Auf dem Bahnhof erhalte ich endlich, nachdem der Zug eingelaufen, meine Schlafwagenkarte; das vorherige Telegraphiren hatte mir gar nichts genützt.

Auf der nächsten Haltestelle steht dicht neben den Schienengeleisen eine offene Verkaufsbude, durch Fackeln und Laternen erleuchtet; der beredte Verkäufer hat sich Shakespeare's Autolycus zum Muster genommen: unermüdlich preist er seine Sachen, giebt jedem von den Früchten und dem Wein zu kosten und bringt auch alles an den Mann; zum Schluss zeigt er den gehörnten Frosch[1], der 9 Monate ohne Speise leben kann. Ich kaufe mir eine halbe Flasche süssen Californier-Wein für zwei Bits, d. i. $^{1}/_{4}$ Dollar. Hier mache ich auch, während der Zug hält, die Bekanntschaft eines in dem Orte wohnenden Deutschen. Er war als Schlosser vor 19 Jahren aus Berlin ausgewandert und in Amerika nacheinander Schlosser, Kaufmann, Landwirth gewesen; ist aber wenig zufrieden, da hier nur der Reiche gelte. Es giebt nur ein Deutschland, sagt er bei dem letzten Händedruck; ich wollte, es wäre mir beschieden, Berlin noch einmal wieder zu sehen.

Der Zugführer kommt zur Prüfung der Fahrkarten um $9^{1}/_{2}$ Uhr Abends, $2^{1}/_{2}$ Stunden nachdem ich eingestiegen, und längere Zeit nachdem ich mich zu Bett gelegt. Der Reisende muss auf diesen Bahnen westwärts vom Missouri auf manch' kleine Unordnung sich gefasst machen.

---

[1] *The horned toad, Phrynosoma.*

XXVI. Tag, Freitag, den 9. September.

Auf der Centralpacificbahn gen Ogdon, durch Californien und Nevada. Die amerikanische Wüste.

Als ich des Morgens 5 Uhr erwachte, lag der Gipfel der Sierra Nevada schon hinter uns. Um 3^h 50′ des Morgens hatten wir die Station Summit überschritten, die 256 Meilen von Frisco, 105 Meilen oder 168 km von Sacramento und 7017′ über dem Meeresspiegel liegt. Die hochgepriesene Gebirgsbahn mit ihren schönen Aussichten und ihren berühmten Schneeschutzdächern bekommt der im Schnellzug Reisende nicht zu sehen, da er sie zur Nachtzeit zurücklegt.

Wir sind (5^h 13′) in Boca (279 Meilen von Frisco, 5831′ hoch, mit 300 Einwohnern), an der Grenze zwischen Californien und Nevada.

Nevada, seit October 1864 in die Reihe der Staaten eingetreten, hat seinen Namen von den schneebedeckten Gebirgszügen, welche seine Westgrenze gegen Californien bilden. Sein Flächeninhalt misst 286000 qkm (d. i. $^4/_5$ von dem Preussens = 348000); seine Einwohnerzahl betrug bei der Zählung von 1880 erst 62000. Die Hauptbeschäftigung ist Bergbau auf Silber, ferner auf Gold und Blei. Die Hauptstadt ist Carson mit 4700 Einwohnern; die wichtigste Silberstadt Virginia City mit 13700 Einwohnern, welche in den sechziger und siebziger Jahren die wilde Spielhöllen- und Revolver-Romantik des früheren San Francisco wiederholt hat.

Die Bahn wird von Hügeln und Bergen eingefasst; dieselben sind kahl, ihre Abhänge mit Geröll bedeckt: in der Thalebene beginnt schon der ominöse Salbeibusch sich zu zeigen. Allerdings, so wie ein Fluss erscheint (*Truckee*

River), kommen sofort wieder Wiesen und Felder, Häuser und Holzsägereien nebst Flume. In Reno (6^h 30′, 306 Meilen von Frisco, 4497′ hoch, mit 3000 Einwohnern,) erfolgt das Verschlingen des Frühstücks: wenigstens sah ich geübte Reisende, welche die 10—12 auf einmal vorgesetzten Schüsselchen binnen 10—15 Minuten kunstgerecht erledigten.

So gestärkt begeben wir uns auf die Wüstenfahrt. Zwischen den Schneegebirgen an der Westgrenze des Staates Nevada und dem im Staate Utah gelegenen Wahsatchgebirge, einem Ausläufer der Rocky Mts., liegt 1300—1600 m über dem Meeresspiegel (in Nevada und Utah) eine Hochebene von 540000 qkm Ausdehnung, welche „das grosse Becken“ genannt wird und deren Flüsse und Seen völlig von dem Gebiete des Stillen wie des Atlantischen Oceans getrennt sind. Kein grosser Fluss durchströmt diese Hochebene, um eine der beiden Felsmauern zu durchbrechen und sein Wasser in das Meer zu ergiessen. Alle Flüsse, die hierselbst vorhanden sind, enden in Sümpfen und Binnenseen und verlieren den Wasserüberschuss durch Verdampfung. Das ganze Gebiet ist baumleer und regenlos. Das ist die grosse nordamerikanische Wüste, die man allerdings nicht mit der Saharah vergleichen kann. Der Pflanzenwuchs hört nicht auf, wiewohl er dürftig wird; die Uferstreifen der Flüsse sind anbaufähig. Inmitten dieser Hochebene liegt der grosse Salzsee, 1280 m über dem Meeresspiegel; östlich daneben die grosse Salzwüste. Gelehrte sind der Ansicht, dass einstens der Stille Ocean bis in die Mitte des Festlandes reichte, dann aber durch Hebung der Sierra ein salziges Binnengewässer geschaffen wurde, dessen Ueberbleibsel in dem Salzsee und der Salzwüste uns noch erhalten sind.

Sowie unser Zug den Fluss verlässt, sind wir in der Wüste (*Nevada Desert*). Salbeibusch bedeckt die Ebene,

bedeckt die Abhänge der kahlen Berge. Zwischen den einzelnen Salbeibüschen ist die Erde nackt und steinig. Spuren früherer Prairiefeuer sind sichtbar. Das Gestein der Berge und ihr Geröll ist braun; hier und da sind hellere, weissliche Klippen vorhanden. Sowie der Schienenstrang dem gekrümmten Flusse sich wieder annähert, treten Wiesen und einige Bäume auf; sowie er sich von jenem entfernt, umgiebt uns die Wüste.

Allmählich mache ich die Bekanntschaft der Reisenden, mit denen ich den Wagen theile. Da ist ein junger, feiner Engländer mit seiner Frau. In Japan hat er Chemie studirt und will in Europa sich vervollkommnen; in Californien hat er geheirathet; sein Schwiegervater erzeugt daselbst alljährlich 200 000 Gallonen Wein. Er bietet uns von dem eigenen Gewächs an; es ist dem französischen Rothwein ähnlich. Mit den amerikanischen Verhältnissen kann er sich nicht befreunden und will lieber in Europa leben. Ferner ist da ein netter, kleiner Schotte und endlich ein Deutsch-Amerikaner, der sein Hauptgeschäft in Chicago, eine Zweigniederlassung in Saltlake City besitzt und über die Mormonen aus eigener Anschauung und Erfahrung berichtet. In Gegenwart seiner Frau that er so, als ob er kein Deutsch verstände, während er bald darauf mit mir allein ganz fliessend in seiner — Muttersprache redete. Uns Ausländer belehrte er über die amerikanische Freiheit und erklärte dieselbe dahin, dass sie ihm gestatte, straflos über seinen Präsidenten zu schimpfen, so viel er wolle.[1] Wir lachten ihn gebührend aus und erklärten, dass wir eine bessere Meinung von der amerikanischen Freiheit hätten.

Unsere Bahn führt durch das den Pajute-Indianern vorbehaltene Land. (Reservation.) Auf der Haltestelle zu

[1] Seltsamer Weise habe ich genau dasselbe auch von gebildeten Amerikanern, selbst von Rechtsgelehrten, gehört.

Wadsworth (8^h 25′, 340 Meilen von Frisco, 4077′ hoch, mit 475 Einwohnern, die Landwirthschaft und Viehzucht treiben,) machen wir die Bekanntschaft der Indianer. Ihr Gesicht ist dunkelbraun, wie Mahagoni. Die Weiber tragen das schwarze straffe Haar in echter Ponny-Frisur. Die jüngeren sind gar nicht so hässlich.

Von Wadsworth, das am Truckey-Fluss gelegen, bis zur nächsten Hauptstation, Lovelocks am Humboldtfluss (60 Meilen), ist kein Wasser zu haben. Frachtzüge nehmen deshalb aus Wadsworth, woselbst ein grosser Wasserbehälter von 60 000 Gallonen sich befindet, einen eigenen Wasserwagen mit; die Personenzüge haben sehr mächtige Tender mit Behältern (Tanks) für 3800 Gallonen Wasser. Das Thal, durch welches wir fahren, wird breiter, bleibt aber immer ganz wüst. Die mehr zurücktretenden Berge werden ausdrucksvoller, sind aber ganz kahl. Zu beiden Seiten der Bahn sieht man im Sand weisse Crystalle. Salzwasser dringt an die Oberfläche; das Wasser verdampft, das glitzernde Salz bleibt liegen. Wenn die hergestellten Gruben eine genügende Menge desselben enthalten, wird es ausgeschaufelt und auf den Markt gebracht. Es soll fast rein sein, nämlich 99 °/₀ Kochsalz enthalten.

Hier und da wächst Gras und Salbei inselförmig, namentlich auf niedrigen Erhebungen des Bodens, die Maulwurfshügeln gleichen, während das Salz wie eine Eiskruste auf den tieferen Stellen und Rinnen des Bodens erscheint.

Die kleine Station Hotsprings (9^h 5′, 359 Meilen von Frisco, 4070′ hoch) liegt mitten in der Wüste. Der Versuch, einen artesischen Brunnen zu graben, ist aufgegeben worden, nachdem man erfolglos bis zu der Tiefe von 1300′ vorgedrungen. Der Ort hat seinen Namen von warmen Quellen, die sich in der Nähe befinden. Eine deutsche Gesellschaft hat sich verleiten lassen, sie zu kaufen und

Hutband, Gürtel, auch Armbänder sind nach ihrer Art mit winzigen Glasperlen gestickt.

Die jungen scherzen und rauchen Cigaretten, die älteren blicken ernst. Einige sehen schon ziemlich civilisirt aus, einer hat sogar Uhr und Kette und ein energisches Geschäftsgesicht. Ein Greis mit entzündeten Augen trägt eine Schutzbrille. Nur ein einziger hat noch vor den Ohren beiderseits einen zwei Fuss langen Zopf, der auf die Brust herabhängt. Auch Frauen und Kinder sind da. Die Mutter trägt ihr Kleines (*Papoose*) in einem hölzernen Stechkissen auf dem Rücken. Und natürlich trägt ein kleines Mädchen ihre Puppe genau ebenso! Die Frauen sehen gar nicht garstig aus, alle tragen Fingerringe; einzelne Mädchen haben rothseidene Tücher kokett um das Haupt geschlungen. Im Ganzen sehen aber die Weiber weniger intelligent aus, als die Männer. Die Gesichtsfarbe ist verschieden, bei einigen braungelb wie neue Mahagonimöbel. Die Augen sind etwas quer geschlitzt.

Beim Abgang des Zuges sitzen drei Indianerinnen auf der Plattform unseres Wagens, wo ich meinen gewöhnlichen Standort habe. Sie werden umsonst mitgenommen, dürfen aber nicht das Innere der Wagen betreten. Auch einige junge Indianer steigen hier auf, fahren eine kurze Strecke mit und springen dann in voller Fahrt (die Geschwindigkeit derselben beträgt 30 Meilen = 48 km in der Stunde,) geschickt und sicher ab: sie fassen mit den Händen die Eisenstange der Plattform, lassen sich seitlich hängend schleifen, indem sie mit einem Fusse fast den Boden berühren, lassen dann plötzlich los und stehen aufrecht.

Nachmittags fahren wir durch die Wüste wie Vormittags; nur hier und da erscheint in weiter Ferne ein einzelnes Haus, etwas Vieh, einige abgemähte Felder. Dann kommt wieder ein Fluss und Vegetation; in Pallisade (5^h 46',

587 Meilen von Frisco, mit 200 Einwohnern) sind sogar einzelne Pappeln gepflanzt.

XXVII. Tag, Sonnabend, den 10. September.

Utah, Saltlake City, die Stadt der Mormonen.

Beim Erwachen sehe ich die gleiche Wüste wie gestern. Die Bahn zieht nördlich von der grossen amerikanischen oder Salzseewüste, welche über (600 Quadratmeilen oder) 1500 qkm bedeckt, westlich von dem grossen Salzsee gelegen ist und selber einst das Becken eines salzigen Sees gebildet hat. Schon sind wir im Territorium Utah, das nach den einstigen indianischen Einwohnern so genannt ist und jetzt den Sitz der Mormonen darstellt. Im Norden grenzt es an Idaho und Wyoming, im Süden an Arizona, im Osten an Colorado, im Westen an Nevada; bildet einen Theil der Hochebene des grossen Beckens, das zwischen der Sierra Nevada und der Wahsatchkette gelegen ist; umschliesst einen der am tiefsten eingesenkten Theile dieser Hochebene, nämlich den grossen Salzsee, 1280 m über dem Meeresspiegel, und enthält andererseits in den Wahsatchgebirgen einige der höchsten Erhebungen der nämlichen Hochebene. Auf seinen (84000 Quadratmeilen oder) 220000 qkm besass Utah 1880 schon gegen 140000 Einwohner, der grossen Mehrzahl nach (112000) Mormonen; jetzt (1887) gegen 200000.[1] 20000 Quadratmeilen des Landes sind Wüste, noch mehr Gebirge; fruchtbar ist der Nordostwinkel des Territoriums

---

[1] *Memorial of the Constit. Convention of Utah 1887.*

und die Landstriche, welche die Flussufer umgeben: die Hauptniederlassungen der Mormonen liegen in einem Streifen von 10 Meilen Breite, aber 700 Meilen Länge. Der Haupterwerbszweig ist die Landwirthschaft. Die Gold-, Silber-, Blei- und Kohlen-Minen werden mehr von den Nichtmormonen (hier Heiden oder Gentiles genannt,) in Bearbeitung genommen. Die politische Hauptstadt ist Fillmoore City; die grösste Stadt Saltlake City mit 30000 Einwohnern. (Auch in Idaho, Wyoming und Arizona sind die Mormonen ziemlich zahlreich. Ihre Gesammtzahl in den Vereinigten Staaten beträgt jetzt 250000.)

Um 5 ^{h} 40′ gelangen wir nach Promontory point (842 Meilen von Frisco, 4905′ hoch, nördlich vom grossen Salzsee), woselbst am 10. Mai 1869 der letzte Nagel eingeschlagen worden zur Vereinigung der Union- und Central-Pacific-Eisenbahn. Um 6 ^{h} 52′ folgt Corinna (870 Meilen von Frisco, 4225′ hoch), schön am Bärenfluss gelegen, der 7 Meilen weiter südlich in den grossen Salzsee sich ergiesst. Die „Heidenstadt“, von der es hiess, ihr Name sei schöner als ihr Gesicht, war früher wegen ihrer rohen Gesellen (*rowdies*) berüchtigt; aber diese sind jetzt ausgewandert oder schlummern in der kühlen Erde. Seitdem der Endpunkt der Utah- and Northern-Eisenbahn von hier nach Ogdon verlegt worden, hat die Stadt erheblich abgenommen; die Einwohnerzahl ist von 2000 auf 700 gesunken.

Vor uns liegt eine schöne Bergkette, die nördlichen Ausläufer der Wahsatchgebirge. Wir sind dicht am grossen Salzsee und in dem Lande der Mormonen, welche die Wüste in einen Garten umgewandelt haben. Jeder Zoll Landes ist bewässert, bebaut, bepflanzt; der herrlichste Baumwuchs entzückt und erfrischt das von dem trostlosen Einerlei der Wüste ermattete Auge. Zur rechten der von der östlichen Richtung in die südliche umbiegenden Bahn,

welche durch Mais- und Getreidefelder sowie durch Baumpflanzungen führt, erscheint der grosse Salzsee, der mit seinem tiefblauen Wasser, seinen anmuthigen Inseln und malerischen Uferbergen an eine italienische Landschaft erinnert. Vögelschwärme beleben seinen Spiegel, obwohl er keine Fische enthält; nur ein kleines Insect (*Atemia ferliliso*) erscheint zur Sommerzeit in ungeheuren Massen auf seiner Oberfläche.

Der grosse Salzsee, der 1280 m über dem Meere liegt, bei einer geringen (11 m nicht übersteigenden) Tiefe eine Länge von etwa 120 km (von Nordwest nach Südost), eine Breite von 48 km, einen Flächeninhalt von 6720 qkm besitzt, also 12 Mal den Bodensee an Ausdehnung übertrifft, ist so mit Salz gesättigt, dass kein Thier in seinem Wasser zu leben vermag.

Südlich von dem grossen Salzsee liegt der 40 km lange, 15 km breite, süsse und fischreiche Utahsee. Den ersten verglichen die Mormonen mit dem Todten Meer[1] in Palästina, den letzteren mit dem See Genezareth und nannten Jordan den Süsswasserfluss, der, von den schneebedeckten Wahsatchbergen entspringend, durch den süssen in den salzigen See hineinfliesst.[2]

Die Analyse des grossen Salzsees ergiebt 20 Theile Kochsalz, 2 schwefelsaures Natron und Chlormagnesium; das specifische Gewicht beträgt 1170, kann also nicht, wie ein Reisebuch behauptet, mit dem des Todten Meeres über-

---

[1] Dasselbe ist 915 qkm gross, liegt 394 m unter dem Spiegel des Mittelmeeres, enthält 27 Theile Salz auf 100 Wasser und birgt kein lebendiges Wesen. Parallele Uferterrassen machen wahrscheinlich, dass früher der See 100 m höher stand. — Das Meerwasser enthält $3^1/_2$ Gewichtstheile Salz auf 100 Wasser und hat ein Eigengewicht von 1020 bis 1030.

[2] Unrichtig ist die Angabe eines deutschen Buches, „dass der Jordan die in den südlichen Salzseen von Utah gesammelten Wasser dem grossen Salzsee zuführt“.

einstimmen. Sehr merkwürdig ist, dass der Salzsee, der keinen sichtbaren Abfluss besitzt, trotz des steten Zustroms von süssem Wasser seinen Salzgehalt bewahrt; man vermuthet, dass er auf seinem Grunde ein noch unentdecktes Lager von Steinsalz birgt. Die alten Ansiedler nehmen an, dass der Salzgehalt in den letzten 30 Jahren ab-[1], die Wassermenge, wegen des reichlicheren Regens, zugenommen habe.

In dem Salzsee kann ein Mensch nicht untersinken; er wird sowohl auf dem Rücken liegend, wie auch in sitzender Stellung vom Wasser getragen, während das kunstgerechte Schwimmen erschwert ist, da die Glieder nach oben streben. Dies ist leicht zu verstehen.

Es ist das specifische Gewicht einer Kochsalzlösung

von 3 °/₀ = 1021
„ 10 °/₀ = 1073
„ 20 °/₀ = 1115
„ 25 °/₀ = 1192.

Das specifische Gewicht des menschlichen Körpers beträgt 1060—1066. Folglich muss schon eine 10procentige Soole den menschlichen Körper tragen.

Uebrigens darf man bei dem Baden im Salzsee das Wasser weder verschlucken, weil danach heftige Reizung des Kehlkopfeingangs erfolgt; noch ins Auge kommen lassen, weil dadurch starke Schmerzen verursacht werden: ich traf in Denver einen Mann, dessen Augenentzündung durch ein Bad im Salzsee erheblich verschlimmert worden. Auch muss man nach dem Salzbad den Körper mit gewöhnlichem Wasser abwaschen.

Die Bahn entfernt sich ein wenig von dem Ostufer des Salzsees, führt aber überall durch Obstpflanzungen und

[1] „Drei Barrel Wasser gaben 1850 ein Barrel Salz; jetzt sind vier dazu erforderlich.“

durch Felder, die mit Getreide, Klee, Sonnenblumen bestellt sind. Aus dem Grün lugen kleine Landhäuser hervor. Die Gegend sieht ganz so aus wie eine, die in alter Cultur steht; und vor weniger als 40 Jahren war hier dieselbe amerikanische Wüste, wie wir sie gestern in Nevada und heute in Utah geschaut hatten. Allmählich erkennt man deutlicher, wie das ganze breite Thal zwischen See und Gebirge durch ein vollendetes System künstlicher Bewässerung (theils durch Canäle, die aus den höher gelegenen Theilen der Flüsse abgeleitet sind, theils durch artesische Brunnen) in fruchttragendes Land umgewandelt ist.

Um 7^h 55′ Vormittags kommen wir nach Ogdon (895 Meilen von Frisco, 36 Meilen nördlich von Saltlake City, 4300′ hoch, mit 5300 Einwohnern). Mächtige Getreidehaufen und Dreschmaschinen bei den Häusern bezeugen die Thätigkeit der Ackerbürger. Die schön blaue Farbe des Sees und die anmuthigen Formen der jenseitigen sowie der Inselberge erfreuen das Auge. Ogdon ist der eigentliche Mittelpunkt der riesigen Strecke zwischen Omaha und Frisco (1867 Meilen in $3^1/_2$ Tagen, Union und Central Pacific R. R.[1]), jedoch nicht der mathematische, da die östliche Hälfte etwas grösser ist. In Ogdon findet auf dieser Durchfahrt der einzige Wagenwechsel statt.

Die Union-Pacificbahn hat eine Zweiglinie von Ogdon nach Saltlake City (36 Meilen), wo ich noch Vormittags anlange und in dem auf der Hauptstrasse belegenen Walkerhouse absteige. Ich bekomme ein gutes Zimmer mit allen Bequemlichkeiten, das beste Rindfleisch, das mir auf

[1] Der Abstand von San Francisco bis Ogdon wird verschieden angegeben: 895 Meilen, *Official Railway Guide;* 835 Meilen *Englishman's Guide book,* S. 203; 882 Meilen, ebendaselbst S. 213 u. 219; 880 Meilen (ungefähr), *Pacific Tourist.* Möglicherweise liegt der Unterschied in der Verschiedenheit der beiden Wege von Frisco nach Sacramento.

der Fahrt zu Theil geworden, und eine Flasche recht trinkbaren Utahbieres.

Saltlake City, von den Mormonen auch Neu-Jerusalem genannt, liegt 25 km südlich vom Salzsee, östlich vom Wahsatchgebirge, im Thale des Jordan, unter 40° 46′ nördlicher Breite und 112° westlicher Länge von Greenwich, 1326 m über dem Meeresspiegel.

Die Stadt ist schachbrettartig in Vierecke von je 10 Acres (= 4 ha) eingetheilt und diese wieder in Abschnitte zu $1^1/_4$ Acres (= 50 ar) zerlegt, jede mit einem niedlichen Haus aus getrockneten Ziegeln (*Adobe*) oder aus Holz inmitten eines baumreichen Gartens. Die Häuser verrathen dem neugierigen Reisenden keine Spur von der so oft beredeten Vielweiberei der Mormonen. Die Strassen sind nicht weniger als 128′ breit; schattige (Akazien- und Pappel-) Bäume trennen den 20′ breiten Spazierweg von dem viermal so breiten Fahrdamm. In breiter Rinne strömt klares Wasser durch alle Strassen. Die Stadt ist sauberer, als irgend eine andere in den Vereinigten Staaten, die ich kennen gelernt, und sieht eher wie ein grünes und freundliches Dorf aus: nur die Hauptstrasse (*mainstreet*) und einige daran grenzende sind grossstädtisch, mit hohen aneinander geschlossenen Ziegelbauten, Gasthäusern, Banken, grossartigen Läden. Bei einer Ausdehnung von 9 Quadratmeilen (= 21,5 qkm) beträgt die Einwohnerzahl nur 30 000.

Ich nehme einen Einspänner (für 3 Dollars) und fahre spazieren, um zunächst eine Uebersicht zu gewinnen. Es sind ganz hübsche Wohnhäuser in der Stadt; das schönste ist das in einem gut gepflegten Garten belegene, braune Steinhaus einer Fleischerswittwe und Millionärin. Das wichtigste in Saltlake City ist das von einer Mauer umgebene Tempel-Viereck. (*The sacred square*, 10 Acres = 4 ha.) Geführt werde ich von einem Unterpriester der Mormonen,

welcher, wie mir der Kutscher zuflüstert, soeben wegen „Vielweiberei“ 3 Monate Gefängniss abgemacht hat. Das erste Gebäude in dem heiligen Bezirk ist der Tempel. Derselbe ist mächtig, aber nicht schön; jedenfalls grossartiger und kostbarer, als irgend einer in der Millionenstadt Berlin. Die Mormonen rühmen sich (wie übrigens einstmals die Hellenen), Tempelbauer zu sein und selber in einfachen Häusern zu wohnen. Die Länge des aus Granitblöcken errichteten Bauwerks beträgt 186′, die Breite 99′. Das Hauptgebäude enthält 4 Reihen von je 10 Fenstern, abwechselnd von länglich abgerundeter und von kreisförmiger Gestalt; und ist oben mit Zinnen gekrönt. Die Mauerdicke beträgt 8′. An jeder Schmalseite erheben sich drei viereckige Thürme, die noch ein Stockwerk höher reichen und dann sich verjüngend bis zu der Höhe von 240′ emporsteigen. Der Grundstein wurde schon am 6. April 1856 gelegt; seit 10 Jahren wird emsig gebaut, über 3 Millionen Dollars sind schon verwendet; vor 5 Jahren wird die Vollendung nicht erwartet; die Gesammtkosten sollen 10 Millionen Dollars betragen, — also mehr, als für das Gebäude des deutschen Reichstags zu Berlin ausgesetzt ist. Im Innern des Tempels ist eine Taufquelle von 57 × 35′ vorgesehen. Denn nicht zum eigentlichen Gottesdienst ist das Gebäude bestimmt, sondern hauptsächlich zum Taufen, welches überhaupt in der Lehre dieses Volkes eine grosse Rolle spielt. Der Präsident Brigham Young hat, wie alles in dieser seltsamen Stadt, so auch den Tempelbau begonnen.

Als ich den Führer fragte, wer den Plan dazu gemacht, erwiderte er salbungsvoll: Kein Mensch! Ein Gesicht erschien dem Propheten und zeigte ihm die Aussenseite; hierauf erhob sich der Tempel in die Lüfte und senkte sich über ihn herab, so dass er das Innere schaute.

Das eigentliche Gotteshaus, Tabernakel genannt und

von 1864—1867 fertig gebaut, hat eine überaus hässliche Gestalt, da der niedrige (nur 20′ hohe) Unterbau von einem riesigen (60′ hohen) halbei- oder schildkrötförmigen Dach wie bedrückt erscheint. Das Gebäude ist elliptisch, 250′ lang, 80′ hoch. Das gewölbähnliche Holzdach ruht auf 44 Steinpfeilern von 16′ Höhe und 4′ Dicke, zwischen denen 20 Thüren von je 9′ Breite bleiben, die alle nach aussen sich öffnen, so dass die zehntausend Andächtigen in 1 $^1/_2$ Minuten das Haus verlassen können. Sowie wir eintreten, wird uns die wunderbare Akustik des Gebäudes bewiesen: man hört es an dem einen Ende, wenn am anderen Jemand mit einer Nadel auf eine Holzbank kratzt oder mit Flüsterstimme spricht.

Es ist ein wenig Oberlicht, mehr Seitenlicht vorhanden. Von der Decke hängen Laubgewinde herab, angeblich dieselben seit 11 Jahren. Das ganze Innere ist mit ungeheuren Reihen von Holzbänken besetzt, zwischen denen einige Längsgänge frei bleiben. Die Empore, welche sich um die ganze Innenseite des Gebäudes erstreckt, mit Ausnahme der Westseite, ist 480′ lang und 30′ breit. An der Westseite ist eine Erhebung über den Fussboden, mit Sitzen für die Heiligen und für die Sänger, sowie mit der riesigen Orgel, vor welcher hässliche Löwen aus Stein Wache halten. Die Orgel soll hinter keiner in den Vereinigten Staaten zurückstehen, sowohl was die Schönheit des Aeusseren als auch was die Zartheit des Tones betrifft, der Grösse nach aber die zweite oder dritte sein. (30 × 30′, 2648 Orgelpfeifen.) Sie ist ganz und gar von Utahkünstlern hergestellt und hat durch ihre Leistung mich wenigstens vollständig befriedigt.

Das dritte Gebäude, die Versammlungshalle (*Assembly hall*), 1880 vollendet, gilt für eines der schönsten in den westlichen Staaten. Es besteht aus Granit und hat 90 000 Dollars gekostet, besitzt eine kreuzförmige Grund-

fläche, 120′ Länge, 68′ Breite und 130′ Höhe bis zur Spitze des Mittelthurmes auf dem viergabligen Dache, welches überall mit kleinen Thürmchen geschmückt ist. Die Innenhalle enthält eine Empore, eine Orgel und Kanzeln. An der Decke der Halle sind Frescogemälde angebracht: das allsehende Auge; Moses, Elias u. A.; die Mormonentempel; der Engel Moroni, dem Propheten Joseph die verborgenen Platten der Mormonenbibel zeigend. Hier fängt der Herr Unterpriester an, uns über das Wesen des Mormonenthums aufzuklären. Alle Apostel seien immer getödtet worden. Die wahre Lehre sei unbekannt geblieben, aber schliesslich den Heiligen der letzten Tage offenbart worden. Die weitere Auseinandersetzung wurde durch eine neue Partei von „Heiden“ unterbrochen, welche von ihm Führung nach dem Tabernakel heischte.

In den älteren Beschreibungen und in den Reisebüchern, aber nicht in dem (von Mormonen verfassten) Führer durch Saltlake City vom Jahre 1887, ist noch von einem niedrigen, unscheinbaren Ziegelhause die Rede, in welchem die geheimen Gebräuche, namentlich auch die Ansiegelungen der Frauen vorgenommen würden. (*Endowment house.*) Dieses wurde uns nicht gezeigt.

Ich fahre weiter durch die Stadt, zunächst nach Rosebank Cottage. Dort wohnt ein alter Engländer (Nicht-Mormone), dessen Frau in der Stadt ein Geschäft betreibt. Als er vor 30 Jahren hier sein Zelt aufschlug, war, wie ein Oelbild der ursprünglichen Ansiedlung zeigt, kein Baum zu sehen; jetzt ist ein wunderschöner Garten mit üppigem Baumwuchs erstanden: er zieht Riesenerdbeeren von 16″ Umfang.

Sowie man die Hauptstrassen verlässt, glaubt man in der Vorstadt zu sein und sieht wenige Menschen und Fuhrwerke auf den breiten Strassen. Als Merkwürdigkeiten

werden dem Fremden die Häuser des verstorbenen Propheten BRIGHAM YOUNG gezeigt: das Löwenhaus, mit einem geduckten Löwen aus Stein über dem Eingang; das Bienenkorbhaus[1] mit einem steinernen Bienenkorb, der als Sternwarte diente, auf dem Dache; ferner das Adlerthor und YOUNG's einfaches Grab innerhalb eines eisernen Gitters. Das übrige ist von geringer Bedeutung.

Es giebt auch ein kleines, aber sehr festes Gefängniss in der Stadt. Die Mormonen rühmen sich, vielleicht mit Recht, ihrer Sittlichkeit; sie sind stolz darauf, mit 15 Polizisten, d. h. mit einem auf 2000 Einwohner, auszukommen, während man in New York, Baltimore, Boston 1 auf 500 brauche, ohne Leben und Eigenthum so sicher zu stellen wie in Saltlake City. Aber der Vergleich ist unrichtig; sie müssten Städte von gleicher Grösse und Art in Betracht ziehen. — Im Jahre 1885 wurden von den 20 800 Mormonen der Stadt 96 arretirt, die meisten wegen leichter Uebertretungen; von den 5800 Nicht-Mormonen aber 1180! (*The Mormon Question, by a Gentile.* 1886, S. 42.)

Das Theater mit 1500 Plätzen gehört der Kirche. BRIGHAM YOUNG liess seine Töchter auftreten. Der Mormone liebt Schauspiel und Tanz; aber alles muss hübsch moralisch bleiben.

Ich besuchte auch Fort Douglas, das nicht weit von der Stadt und 300′ höher gelegen ist: seine Kanonen sind gegen die Stadt gerichtet. Wir hatten eine vortreffliche Aussicht auf die ganze Ebene und den Salzsee mit seinem weissen Ufersaum.

Nach der Fahrt wandere ich durch die Strassen. Natürlich ist auch hier für den nächsten Tag noch keine Schlafwagenkarte zu erhalten. Die Hauptstrasse (*mainstreet, East-*

[1] Die Honigbiene heisst bei den Mormonen Deseret; danach nennen sie auch ihren Staat. (*State of D.*)

temple street) ist heute sehr belebt, da der Sonnabend hier Markttag ist. In langen Reihen stehen auf der Strasse die Fuhrwerke der Landleute. Diese selber gehen mit Weib und Kind in die grossen und stattlichen Läden, um ihre Einkäufe zu machen. Schöne Kinder sieht man auf den Strassen, auch hübsche Frauen und Jungfrauen; die weibliche Kleidung ist einfach und schmucklos.

Das Hauptgeschäft in der Stadt ist Z. C. M. I., d. h. Zion's cooperative mercantile Institution,[1] 1868 von Brigham Young begründet. Dort ist so ziemlich alles zu haben. Der Geschäftsumsatz betrug 5 Millionen Dollars im letzten Jahre, der Werth des Lagers $1^1/_2$ Millionen. Das Hauptgebäude ist 98′ lang und 319′ tief.

Aber die Heiligen können doch nicht das ganze Geschäft in der Stadt monopolisiren. Cigarren-, Stoff-, Kleider-Läden werden von Deutschen gehalten, die durch ihre Namen gegen den Verdacht des Mormonenthums geschützt sind. Es giebt aber auch deutschredende Mormonen, wie ich Sonntags im Tabernakel merkte. Sogar ein deutscher Arzt ist in der Stadt, welcher, wenigstens nach Aussage meines Kutschers, einen weit grösseren Ruf besitzt, als seine mormonischen Fachgenossen.

An der Hauptecke der Hauptstrasse steht ein grosser Mastbaum mit nicht weniger als 16 Querstangen für die Drähte der Telegraphen und Fernsprecher. Die Strassenbahn, welche 100 000 Dollars gekostet, arbeitet mit 16 Wagen, 30 Mann und 106 Maulthieren. Die Wasserwerke, welche 350 000 Dollars gekostet, liefern täglich 2—8 Millionen Gallonen Bergquellwasser. Ich habe diese Einzelnheiten erwähnt, um ein Bild von der Rührigkeit der Mormonen zu geben, die von den Yankee-Herren und besonders von

[1] Das allsehende Auge darüber und die Inschrift: *Holiness of the Lord*, wie es in Reisebüchern abgebildet wird, ist nicht mehr vorhanden.

werden dem Fremden die Häuser des versto [illegible]
Brigham Young gezeigt: das Löwenhaus, [illegible] n
ten Löwen aus Stein über dem Eing [illegible] r-
haus[1] mit einem steinernen Bienen [illegible] nd
diente, auf dem Dache; ferner d [illegible]
einfaches Grab innerhalb eines [illegible] den
ist von geringer Bedeutung. [illegible] wo

Es giebt auch ein kle [illegible] isch,
in der Stadt. Die Morr [illegible] nten
Recht, ihrer Sittlichke [illegible] ndern
zisten, d. h. mit eine [illegible] ringt
während man in [illegible] en, —
brauche, ohne [illegible] agwerken zahlt
wie in Saltlak [illegible] nen Zehnten-Geschäft eine
müssten St [illegible] aren an. Diese werden an die
ziehen. — [illegible] pelbau und an die Beamten der Gemeinde
der Sta [illegible] ohnes angewiesen und auch zur Unterstützung
tretur [illegible] nen,[1] für die vortrefflich gesorgt wird, und der be-
(Th [illegible] deten, zum Mormonenglauben bekehrten Indianer[2] verwendet.

Ich sah, wie im Laden so ein befreundeter Indianer ein grosses Stück Fleisch erhielt: der junge Mensch trug an seinen Ohren handtellergrosse Muscheln, wie **wir** sie als Schüsselchen gebrauchen, und geleitete eine junge Frau nebst Kind sowie ein Mädchen von fast thierischem Gesichtsausdruck.

---

[1] Es giebt keine Armen ohne Nahrung, Kleidung, Obdach bei den Mormonen in Utah. *The mormon question by a Gentile, Port Yervis, N. Y. 1886. S. 58.*

[2] Die Mormonen zogen von Illinois bis Utah durch die Sitze der wildesten Indianer. Keine Rothhaut nahm einen Scalp von ihnen, kein Mormone feuerte auf einen Indianer. Die Mormonen haben mehr Takt im Verkehre mit den Rothhäuten gezeigt, als alle anderen Weissen in Amerika, mit Ausnahme der Quäker.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich erwähnen, dass ich mir über die Mormonen eine besondere Ansicht gebildet: nicht über ihre Glaubenslehren, deren Inhalt der geneigte Leser in der Realencycl. f. protestantische Theologie und Kirche (2. Aufl. Leipzig 1882, S. 276—293) nachlesen oder in den Quellen studiren kann; sondern über ihre Staats- und Gesellschaftsverhältnisse. Die Mormonen-Gemeinde ist eine Erwerbsgenossenschaft unter der Herrschaft des Bischofs und der Heiligen, aber zum Nutzen des Volkes. Die klugen Führer haben die einfachen Gläubigen benutzt, um die Wüste in einen Garten zu verwandeln und Reichthümer anzuhäufen; aber den gewöhnlichen Gemeindemitgliedern die Gelegenheit, wohlhabend zu werden, nicht blos offen gelassen, sondern geradezu erleichtert. Das Volk zahlt an die Kirche den vollen Zehnten, jetzt zwar nicht mehr nach Gesetz, aber doch nach Herkommen, und (wie erwähnt) nicht blos in Geld, sondern auch in Erzeugnissen, die des Bischofs Laden füllen. Hier wird alles wieder im Einzelnen an die Gläubigen verkauft und vertheilt. Der Bischof giebt statt Geld, — z. B. für einen Theil der Besoldung eines Beamten oder des Arbeitslohnes — gedruckte Zettel aus, die ich selber in Händen gehabt und welche lauten: „Der Bischof zahlt dem Ueberbringer einen oder fünf oder zehn Dollars.“ Braucht der Zettelbesitzer Fleisch, so geht er in des Bischofs Laden und lässt den Betrag dessen, was er entnimmt, von dem passend vorgedruckten Rande seines Zettels abknipsen. Die Fleischanweisung ist so gut wie baares Geld, sagte mir ein Mormonenbeamter; denn das Fleisch wird von dem Bischof zu demselben Preise wie in allen Läden der Stadt verkauft. Hieraus könnte man schliessen, dass die anderen Gegenstände dort theurer sind; doch will ich das auf sich beruhen lassen. Jedenfalls haben wir hier das sogenannte Truck-System, das bei uns, zum Vortheil

der Arbeiter, gesetzlich verboten ist; ob auch in den Vereinigten Staaten von Amerika, vermochte ich nicht zu erfahren. Der zweite Hebel des Mormonenthums ist der stillschweigende Arbeitsvertrag. Auch in Amerika ist es unzulässig, Halbsklaven ins Land zu ziehen, welche die Reisekosten vertragsmässig abarbeiten müssen[1]; die Californier haben diesen Umstand gegen die Chinesen-Einfuhr-Gesellschaften gebührend verwerthet. Aber die Mormonen schaffen mit Hilfe ihrer Sendboten und Reiseprediger aus Europa immer neue Gläubige herbei, hauptsächlich aus den ärmsten und unwissendsten Classen der Skandinavier, Dänen, Schotten und auch unserer lieben Landsleute, namentlich aus Ostpreussen. Diese werden als Arbeiter verwendet und stellen, freiwillig an die Scholle gefesselt, billige Arbeitskräfte dar, wie sie sonst in den Vereinigten Staaten schwer oder gar nicht zu haben sind. Der Arme tritt nicht so leicht wieder aus der Mormonenkirche, während es bei den Reicheren häufiger vorkommen soll. Es ist vollkommen richtig, dass man nach den Worten der Heiligen Schrift dem dreschenden Ochsen das Maul nicht verbindet, d. h. diesem armen Arbeiter die Gelegenheit gewährt, im Laufe der Zeit sich zu einem kleinen Grundbesitzer emporzuarbeiten; er erhält sofort ein Haus und Stück Land und muss den Preis dafür allmählich abzahlen und abarbeiten. Aber es giebt doch auch keine Bettler und keine Diebe unter den Mormonen. Die sociale Frage ist hier gelöst, wie dies in einer neuen Gegend und kleinen Gemeinde wohl angeht. Dabei besteht gesellschaftlich vollkommene Gleichheit. Jeder Gläubige kann zu jedem Amt erwählt werden. Dies scheint mir das wahre Wesen des Mormonenthums zu sein; die seltsame Lehre, welche sie predigen, kommt für

---

[1] „Contract Labor.“

mich weniger in Betracht und noch weniger die Vielweiberei, die jetzt im Aussterben begriffen zu sein scheint.[1]

Aber wunderbar ist diese Priesterherrschaft auf demokratischer Grundlage. Das Mormonenbekenntniss ist weniger Dogma, als Arbeit und Gehorsam; es verspricht den Bekennern die besten Plätze im Himmel und schafft ihnen auf Erden schon Wohlhabenheit und Grundbesitz.[2]

Endlich besuchte ich auch noch das Mormonen-Museum. (Eintrittspreis 0.25 Dollars.) Es ist das wunderlichste, das ich bisher gesehen, aber nicht das schönste oder ordentlichste. Es enthält Bilder und Büsten der Mormonenheiligen sowie ihre Lehren in den ursprünglichen Schriften und Drucken; Mormonen-Alterthümer, wie Spazierstöcke und Taschenpistolen der Apostel, das erste Boot, in welchem ein weisser Mann (Kirt Carson) den Salzsee befuhr; die Erzeugnisse von Utah, darunter Cocons und Rohseide, ferner Mineralien und Erze, endlich Vögel, Reptilien, Insecten: aber auch — zwei preussisch-deutsche Bilder, das eine mit unsrer Kaiserfamilie und Fürst Bismarck, das andere mit der Schlacht von Königgrätz: endlich indianische Waffen, Geräthschaften, Skalpe, Schädel sowie von den Sendpredigern heimgebrachte Götzen aus China, Japan und den Sandwichinseln.

---

[1] Ihre Apostel wollten es zuerst den Erzvätern gleich thun; dann konnten sie es dem Volke nicht versagen und stellten es als eine Tugend hin. Wollte ein ärmlicher Mann — so erzählte mir wenigstens ein „heidnischer“ Kaufmann, — bei 1000 Dollars Jahres-Einkommen eine zweite Frau nehmen, so geboten sie ihm zu warten, bis er 2000 Dollars jährlich verdiente. Um zu seinem Ziele zu gelangen, zahlte jener, wenn er sich vielleicht schon zu weit eingelassen, jährlich 200 Dollars an Zehnten, sowie er es auf 1200 Dollars Einkommen gebracht. Vielweiberei ist ein Luxus für Wenige — auf der ganzen Erde, bei den Mormonen wie bei den Türken.

[2] *The whole Mormon system is cooperation in business and arbitration in dispute. — The M. question by a Gentile. Port Yervis, N. Y. 1886.*



Inzwischen ist der Abend hereingebrochen. Die Strassen wie auch einzelne Läden und Gasthäuser sind elektrisch beleuchtet; aber das Licht ist schlecht und zuckend.

Ein Betrunkener wird glimpflich zur Wache geführt, gewiss ein Heide; denn die Mormonen sind nicht nur ernst und thätig, sondern auch nüchtern wie Mennoniten und Herrnhuter; ihr Prophet JOSEPH gebot ihnen, der berauschenden Getränke sowie des Kau- und Rauchtabaks sich möglichst zu enthalten.[1]

XXVIII. Tag, Sonntag, den 11. September.

Ein Sonntag in der Salzseestadt. Die Mormonen. — Durch Utah. (Denver R. G. R. R.)

Nachdem ich meinen Koffer gepackt, erfahre ich, dass mein Zug — mindestens 5 Stunden Verspätung haben werde! (In der That wurden 7 daraus.)

Wir sind eben ostwärts vom Missouri, wo solche Dinge häufig vorkommen. Ich fasse mich in Geduld und schreibe den ganzen Vormittag an meinem Reisetagebuch. Nach dem Essen gehe ich um 2 Uhr zu dem Mormonengottesdienst.

Derselbe ist eigenartig. Ich werde nur beschreiben, nicht urtheilen. Das Tabernakel ist ganz voll, Tausende von Männern und Frauen mit ihren Kindern sind zugegen. Letztere schreien mitunter; man ist so gescheut, ihnen nicht zu wehren: so hören sie von selber auf. Die Priester und Tempeldiener sind in gewöhnlicher, aber reinlicher Kleidung,

[1] „Da starke Getränke zum Waschen des Körpers dienlich sind, und das Tabakkraut gut ist für Quetschungen und krankes Vieh."

einige sogar in Sommeranzügen. Ein Theil der Gläubigen sieht nicht geistreich aus. Oben auf der Erhöhung vor der Orgel sitzen die Heiligen, Apostel, Priester, Aelteste. Ich finde einen guten Platz auf der vordersten Sitzreihe, dank den zahlreichen Ein- und Durchgängen. Die Orgel ist vortrefflich und wird gut gespielt; der Chor von 100 Sängern wird sicher dirigirt und zwar mit dem Tactstock. Es erfolgt eine kurze Ansprache. Hierauf ein siegbewusstes Trutzlied über den Märtyrertod des Propheten Joseph Smith. Dann beginnt das Abendmahl. Weissbrod war schon vorher von den Heiligen auf silbernen Körben in Brocken zertheilt worden. Die Körbe werden jetzt von 12 Kirchendienern herumgereicht. Danach Wein in silbernen hohen Krügen. Auch an die kleinen Kinder. Von den Predigten, die ich während meines $1^1/_2$ stündigen Aufenthalts vernommen, will ich die folgenden beiden kurz hervorheben. Zuerst begann einer der 12 Prediger (*Reverends*) der Kirche von seiner eigenen Unwürdigkeit und seinem Streben und Ringen und von den Verfolgungen gegen die Heiligen dieser Tage. Die Mormonen seien die grössten Menschenfreunde und wünschten Allen nur Gutes, sogar ihren Feinden. Er sei allerdings noch nicht soweit, seine Verfolger so zu lieben wie sich selber.

Der zweite, ein älterer Herr, hielt eine längere Ansprache. Das Mormonenthum sei das einzig Wahre. Als er selber noch nach Erleuchtung rang, bat er den Himmel um ein Zeichen, ob das Mormonenthum wahr oder falsch sei; und erkannte das Zeichen nach seiner Taufe: denn von da an verstand er die Bibel wie die gelahrten Doctores. In der Bibel stehe, dass es Heilige und Propheten gäbe. Folglich hätten die Mormonen Recht. Jedoch gebe es im Himmel verschiedene Glorien, die der Sonne, des Mondes und der verschiedenen Sterne. Die schwierigste Frage wäre die,

warum gute Heiden nicht selig werden sollten. Sie würden selig; denn ihren abgeschiedenen Seelen sei die wahre Lehre gepredigt, und alle erlöst worden. Das Mittel zur Erlösung sei die Taufe; man könne sich auch für andere taufen. Die wahre Lehre, welche wegen der Sünde der Welt verloren gegangen, sei dem Propheten JOSEPH offenbart worden. —

Auf der Hauptstrasse hörte ich einen Menschen mit kreischender Stimme singen; unter der Jacke trug er ein rothes Hemd mit den Buchstaben S. A.; zu seiner Seite sang näselnd ein Diener mit; um ihn war eine kleine, spöttisch lächelnde Gemeinde versammelt. Es war ein Mitglied der Heilsarmee (*Salvation Army*); diese besitzt auch hier eine Kaserne, wo die Mormonen doch nicht blos Lebende, sondern sogar Todte zu erlösen sich abmühen.

Die Mormonen oder Heiligen der letzten Tage[1] (*latter day Saints*) sind Anhänger einer Religion, die von JOSEPH SMITH gegründet wurde. Derselbe war 1805 in Vermont geboren und erhielt eine nur mittelmässige Erziehung. Im Jahre 1823 soll nach seiner Angabe ein Engel ihm erschienen sein und 3 Gold-Platten mit alten Schriften in reformirtem Egyptisch gezeigt haben; SMITH übersetzte die Schriften und producirte das Buch Mormon. Dasselbe erzählt, wie ein jüdischer Patriarch mit seiner Familie zur Zeit des Königs Zedekiah auswanderte und über das Meer in das gelobte Land (Amerika) gelangte. Die Nachkommen wurden Christen; doch erfolgten Bürgerkriege zwischen den Stämmen der Nephiten und Lamaniten. MORMON, ein frommer Christ, besiegte um das Jahr 330 unserer Zeitrechnung die Lamaniten, welche ihrer Sünden wegen in Rothhäute verwandelt worden. Um 400 rotten sie aber den Stamm der Nephiten aus; MORONI bleibt allein übrig, vollendet auf Metallplatten

[1] So nennen sie sich selbst in der deutschen Ausgabe ihres Buches; nicht aber, wie es vielfach übersetzt wird, Heilige vom jüngsten Tage.

die Geschichte seines Volkes und bezeichnet JOE SMITH als zukünftigen Entdecker der Schriften.

Vor mir liegt die deutsche Ausgabe des Buches Mormon, Bern 1873, 519 S. in 8°. In dem Vorwort steht:

„Wir erklären mit aufrichtigen Worten, dass ein Engel Gottes vom Himmel herunter kam, der die Platten brachte und sie vor unseren Augen niederlegte, so dass wir sie mit den Gravirungen darauf gesehen und betrachtet haben.

OLIVER COWDERY,
DANIEL WHITMER,
MARTIN HARRIS."

Später zerfielen einige der Anhänger von JOSEPH SMITH mit ihm und erklärten die Geschichte mit den Platten für falsch. Ein Geistlicher, Namens SPALDING oder SPAULDING, soll in der Sprache der Bibel ein Buch („die gefundene Handschrift") verfasst haben; und dieses in SMITH's Hände gefallen sein. Nachträglich erschien auch ein Buch der Lehren und Gebräuche. Aus den Glaubensartikeln von JOE SMITH will ich nur drei Punkte hervorheben: 1) Die Mormonen erklären sich für Christen; 2) sie glauben an Weissagungen; 3) sie erkennen die Pflicht an, tugendhaft zu sein und allen Menschen Gutes zu thun. Es gelang SMITH, Anhänger zu sammeln; 1839 zog er aus dem Staate New York, wo er die Platten gefunden zu haben erklärte, nach Nauvoo in Illinois. Hier gründeten die Mormonen eine Stadt und begannen die Erbauung eines Tempels. Hier entstand auch die merkwürdige „Enthüllung" über die Vielweiberei.[1]

---

[1] *Revelation on the Eternity of the Marriage Covenant, including Plurality of Wives. Given through Joseph, the Seer, in Nauvoo, Ill. July 12. 1843. 1. Verily, thus saith the Lord unto you, my servant Joseph, that inasmuch as you have inquired of my hand, to know and understand wherein I, the Lord, justified my servants, Abraham, Isaac*

Im Juni 1844 erhob sich das benachbarte Volk und ermordete JOSEPH SMITH und seinen Bruder, welche sich freiwillig den Behörden überliefert hatten und ins Gefängniss (zu Carthago) gebracht worden waren. Die Mörder blieben unbehelligt. Masslose Gräuel wurden gegen die Mormonen verübt. BRIGHAM YOUNG, der „Löwe des Herrn", wurde Nachfolger des Propheten und verliess, ein zweiter Moses, mit seinem Volk das Gebiet der Vereinigten Staaten. In wunderbarer Ordnung zogen sie durch Prärien und Wüsten und erreichten das Thal des grossen Salzsees und gründeten 1847 dort einen Staat „Deseret". Die wenigen vorüberkommenden Trapper lachten die Mormonen aus, welche das Land bebauten; JAMES BRIDGER wollte 1000 Dollars für die erste dort gewachsene Aehre geben. Damals gehörte das Gebiet von Utah zum Freistaat Mexico; doch dieser trat, nach unglücklichem Kriege, schon im Jahre darauf das Land (sowie auch Californien) an die Vereinigten Staaten ab. Aber die Centralregierung zu Washington hatte in Utah keine Macht; sie musste BRIGHAM YOUNG als Gouverneur des Territoriums bestätigen und sogar seine 1853 beschlossene Absetzung wieder zurücknehmen. Während

---

and Jacob; as also Moses, David and Solomon, my servants, as touching the principle and doctrines of their having many wives and concubines . . . If any man espouse a virgin, and desire to espouse another, and the first give her consent; and if he espouse the second, and they are virgins, and have vowed to no other man, then is he justified; he cannot commit adultery . . .

Vielweiberei wurde als eine religiöse Einrichtung hingestellt. Je mehr Frauen und Kinder Einer hat, desto höher sein Ansehen im Himmel; Frauen kommen überhaupt nur durch ihren Ehemann zu einer Stellung im Himmel. Und auf Erden sind seltsamer Weise die Mormonenfrauen stets für die Vielweiberei (*celestial marriages*) eingetreten, welche allerdings von der in unseren Strafgesetzen gekennzeichneten Bigamie, die auf Betrug der zweiten Frau und der Behörden beruht, himmelweit verschieden ist. (Die Bittschrift gegen Aufhebung der Vielweiberei, welche 1876 dem Congress vorgelegt wurde, hatte 22 626 Unterschriften von Mormonenfrauen und Töchtern.)

des Bürgerkrieges blieben die Mormonen noch unbehelligt; aber 1869 wurde die Salzseestadt durch das eiserne Band der Pacificbahn mit den neuenglischen Staaten der Ostküste verbunden, die Erzfunde in Utah bewirkten den Zustrom von „Heiden“ in das Land der Mormonen. BRIGHAM YOUNG, ein kluger, mit Herrschergaben ausgerüsteter Mann, wusste seine Gegner durch Zuzug zahlreicher Neubekehrter aus Europa und ferner durch das ihm unbedingt ergebene Frauenstimmrecht niederzuhalten, auch die ganze Verwaltung und Geschäftsthätigkeit in seiner Hand zu vereinigen.

Im Jahre 1870 wurde der erste Entwurf gegen die Vielweiberei vor den Congress gebracht, aber nicht zum Gesetz erhoben; 1871 instruirte GRANT, der Präsident der Vereinigten Staaten, eigenmächtig den Richter KEAN, welcher gegen die Vielweiberei einschritt und die Würgeengel einkerkerte: so hiessen die Geheimpolizisten der Mormonen, die in früheren Tagen (1857) fremde Einwanderer niedergemetzelt haben sollten, um nicht im Alleinbesitz des Landes gestört zu werden. Aber KEAN's Urtheile wurden wegen willkürlicher Auswahl der Geschworenen 1872 vom Oberlandesgerichte für ungiltig erklärt. Endlich am 2. Juni 1874 ging POLAND's Bill durch, wonach Richter und Geschworene, die mehr als eine Frau besässen, nicht mehr als zuständig angesehen werden sollten. Sofort trat ANN ELISA, Nr. 17 der Frauen YOUNG's, gegen den Propheten auf und verlangte Scheidung der Ehe, vorläufig monatlich 1000 Dollars und nach Beendigung des Processes 200 000 Dollars für sich und 20 000 Dollars für ihren Sachwalter. Diese schamlose Forderung erkannte KEAN an, liess den Propheten, der Zahlung verweigerte, verhaften, nach der Freilassung wieder verhaften, bis 1877 der Streit zu YOUNG's Gunsten entschieden wurde, da ANNALIESE, die ihrem ersten Gatten entlaufen und von ihm erst nachträglich, in YOUNG's Hause, geschieden

worden war, überhaupt nicht des Propheten Gattin, sondern freiwillige Dienerin gewesen sei: sie schrieb wüthende Zeitungsartikel gegen die Mormonen und heirathete einen Kaufmann zu Manistee. Auch LEE, der angebliche Anstifter des Gemetzels von 1857 (*mountain meadow massacre*), wurde 1875 freigesprochen. BRIGHAM YOUNG erliess öffentlich Weissagungen gegen die Vereinigten Staaten und übte insgeheim die Soldaten seiner Nauvoo-Legion, als ihn 1877 der Tod ereilte. Der alte und sanfte TAYLOR, den der Pöbel am 27. Juni 1844 mit Kugeln gespickt, mit Füssen getreten und für todt hatte liegen lassen, der Zeit seines Lebens drei Kugeln im Leibe zurück behalten, wurde sein Nachfolger und suchte den Streit beizulegen; aber ohne Erfolg: in freiwilliger Verbannung (seit 1885), um dem Gefängniss zu entgehen, ist er vor Kurzem (1887) gestorben.

Den Amerikanern gilt das Mormonenthum als ein Pfahl in ihrem Fleisch, — nicht so sehr wegen der Vielweiberei,[1] als wegen der engen Verbrüderung der Heiligen, die einen Staat im Staate bilden. So wurde der erbitterte Kampf fortgeführt. Noch im Jahre 1877 ward LEE gehenkt, die Vielbeweibten der Mormonen wurden eingekerkert; 1880 der schneidige MURRAY von der Regierung der Vereinigten Staaten zum Gouverneur des Territorium Utah bestellt; 1882 sogar den Vielbeweibten das Stimmrecht entzogen. Das ist das so viel besprochene Gesetz von EDMUND (EDMUND's Act) vom 22. März 1882; dasselbe erklärt Vielweiberei für ein Verbrechen, welches mit einer Geldbusse bis 500 Dollars und Gefängniss bis zu 3 Jahren zu bestrafen ist, und Zusammenwohnen des Mannes mit mehr als einer Frau für ein Vergehen, das mit einer Geldbusse bis 300 Dollars und Ge-

[1] Nacheinander kann ja (wegen der Leichtigkeit der Ehescheidung) der Amerikaner fast soviele Frauen heirathen, als er will und unterhalten kann.

fängniss bis zu 6 Monaten zu ahnden ist; entzieht den Vielbeweibten oder denen, welche die Vielweiberei für Recht halten (!),[1] die Befugniss, in der Verfolgung der oben genannten Verbrechen als Geschworene zu amtiren; gestattet dem Präsidenten, unbeschränkte oder beschränkte oder bedingte Amnestie für die Verletzer der früheren Gesetze zu gewähren; legitimirt die aus Vielweiberehen der Mormonen vor dem 1. Mai 1883 geborenen Kinder; entzieht den Vielbeweibten oder mit mehr als einer Frau zusammenlebenden das Wahlrecht.

Die Mormonen leisteten zähen Widerstand; die „Pluralisten“ trennten sich von ihren überzähligen Weibern; zu den Aemtern wurden solche Heilige gewählt, die nur eine Frau besassen. Im Jahre 1885 wurden durch Hoar's Bill neue Verschärfungen eingeführt, die Ehen in Utah der obrigkeitlichen Bestätigung unterworfen; den Frauen, welche stets für die Vielweiberei eingetreten sind, das Stimmrecht entzogen: endlich im Jahre 1887 durch den Congress der Vereinigten Staaten (Edmunds-Tucker Act, März 1887) nebst vielen Verschärfungen des früheren Gesetzes dem Wähler ein Eid auferlegt, dass er der Verfassung der Vereinigten Staaten und besonders den Gesetzen gegen die Vielweiberei gehorchen und ihre Umgehung auf keine Weise unterstützen will; ein jeder, der den Eid nicht geleistet, für unwählbar zu irgend einem Amt erklärt, ja die Kirche der Heiligen der letzten Tage, in deren Hand allmählich grosse Reichthümer sich angehäuft, aufgelöst und ihr Eigenthum confiscirt: doch konnte dieser ganz verfassungswidrige Beschluss noch nicht zur Ausführung gebracht werden.

Die Mormonen erklären sich bereit, die Vielweiberei

[1] *Or who believes it right for a man to have more than one living and undivorced wife in the same time.*

zu opfern, verlangen aber, wozu sie nach ihrer Volkszahl (200 000) längst berechtigt sind, nicht mehr als Territorium von Washington aus regiert zu werden, sondern eine eigne staatliche Verfassung und Selbstregierung zu erhalten.

Geist und Wortlaut der Verfassung[1] der Vereinigten Staaten spricht offenkundig zu ihren Gunsten. Sie weissagen Zerfall der Union, wenn ihnen das Recht verweigert werden sollte. Die Gegner des Mormonenthums fürchten, wenn den Heiligen die Selbstregierung gewährt wird, Umgehung der Gesetze gegen die Vielweiberei, selbstsüchtige Verfolgung der eigenen Ziele, Bürgerkrieg. In den Tageszeitungen wird der Kampf mit leidenschaftlicher Erbitterung geführt. (Vergleiche Deseret Evening News, die Zeitung der Mormonen, und die Hirtenbriefe vom 8. April und vom 10. October 1887). Vor mir liegt der Verfassungsentwurf des Staates Utah, wie er von dem Volke angenommen[2] und dem Congress der Vereinigten Staaten unterbreitet ist. (Constitution of the State Utah, 1887.)

Es heisst darin: I. 1. Alle Menschen haben das gleiche Naturrecht auf Leben, Freiheit und Verfolgung ihres Glücks. 2. Alle freien Regierungen sind begründet auf der Herrschaft des Volkes. 3. Verbindung von Staat und Kirche oder Herrschaft einer Kirche ist unerlaubt. 4. Freie Religionsübung darf nicht gehindert werden . . . XV, 2. Zwei- und Vielehe wird verboten und für ein Verbrechen erklärt. — Das Schicksal dieser Vorlage ist noch nicht abzusehen, obwohl die Bürger von Utah ihre Sache mit grosser Beredsamkeit vertreten.

---

[1] 1. Art. *To make no law respecting an establishment of religion or prohibiting the free exercise hereof.*

[2] 13 195 stimmten mit Ja, 502 mit Nein. Stimmfähig ist kein Mehrbeweibter!

„Unser Territorium besitzt eine Bevölkerung von mindestens 200000. Unser Vermögen beträgt (ohne Einschluss der Bergwerke, die ungezählte Millionen darstellen,) nicht weniger als 150000000 Dollars. Unsere Hilfsmittel, Erzeugnisse, Interessen, Aussichten sind nach allgemeinem Zugeständniss mehr als hinreichend, um eine Staatsregierung durchzuführen, und sind oft genug dem Congress und dem Volke mit allen Einzelnheiten vorgelegt worden. Der Boden, bewässert durch die aus den Bergströmen abgelenkten und über die weiten Flächen (einst Wüsten) verbreiteten Canäle, bringt Getreide und Frucht in Ueberfluss hervor. Rinder und Schaafe schweifen über tausend Hügel und versorgen die Heimath wie die fremden Märkte. Unsere Fabriken von wollenen und anderen Stoffen sind berühmt wegen ihrer haltbaren und nützlichen Erzeugnisse. Die Werkstätten beschäftigen geschickte wie einfache Arbeiter, die mit vernünftigen Löhnen zufrieden sind und Arbeitseinstellungen sowie Kämpfe gegen das Capital nicht kennen. Die Lebensbedürfnisse sind reichlich und billig zu haben. Erze aller Art finden sich im Ueberfluss in unseren Gemarken; der Jahresertrag des Bergbaus ist 7—10 Millionen Dollars. Ausser Edelmetallen sind noch werthvolle Lager von verschiedener Art und grosser Ergiebigkeit vorhanden, eine Quelle unschätzbaren Reichthums. Sie warten nur ihrer Hebung durch das Capital, welches eine geordnete Regierung nach Utah anziehen wird, — zum Nutzen der eigenen Bevölkerung und zur Bereicherung der ganzen Nation. Die grossen Eisenbahnlinien, welche bereits ihren Endpunkt in oder bei unserer Hauptstadt besitzen, nebst andern, die im Bau begriffen sind, setzen unser Volk in Verbindung mit den andern Staaten und erleichtern den Handelsverkehr. Telegraph, Telephon, elektrisches Licht und die andern Verbesserungen der Neuzeit sind von unsern Bürgern in

ausgedehnte Anwendung gezogen worden. Unser geschäftlicher Zustand und Ruf in den grossen Handelsplätzen ist unantastbar. Unsere Steuern sind beispiellos niedrig, unsere Gemeindeverwaltung ehrlich und sparsam. Unsere Schulverwaltung sorgt für rein weltlichen Unterricht der Kinder in jeder Stadt und in jeder Ansiedlung. Unsere Schulstatistik ist sehr günstig, sogar im Vergleich mit den alten Staaten. Nichts steht uns im Wege zur Erlangung der stolzen Stellung, zu der uns Recht und natürliche Hilfsmittel bestimmt haben, ausser jenen politischen Rechtsbeschränkungen, die nur durch die Verleihung der Staats-Verfassung beseitigt werden können.

Wir appelliren an Eure ehrenwerthe Körperschaft, die Wünsche eines Volkes zu berücksichtigen, das ernstlich bestrebt ist, die Wohlfahrt und den Ruhm der Union fördern zu helfen, und das von dem Tage an, wo seine Pioniere zuerst das Sternenbanner entfalteten auf diesem derzeit mexikanischen Boden, stets die Zeit herbeigesehnt, wo es in die Union als selbstständiger Staat eintreten könnte, wie es ihm gewährleistet worden, ebenso wie den andern Bewohnern des Landes, welches durch den Vertrag von Guadelupe Hidalgo an die Vereinigten Staaten kam.

Wir verlangen, dass die Verfassung des vorgeschlagenen Staates Utah einer sorgsamen und unparteiischen Prüfung seitens Eurer ehrenwerthen Körperschaft gewürdigt werde: sie verbürgt eine republikanische Regierungsform; sie gewährleistet gleiches Recht vor dem Gesetz den Bürgern aller Parteien, Bekenntnisse und Verhältnisse; sie ist umfassend und liberal und enthält die besten Vorkehrungen, die in den Verfassungen der übrigen Staaten zu finden sind. Sie entspricht den Anforderungen, die man an die Mehrzahl des Volkes von Utah gestellt hat, wenn sie früher um Zu-

lassung in den Staatenbund nachgesucht. Was kann man mehr von irgend einem Volk verlangen?

Die Zulassung Utahs wird die Regierung von einer Frage erlösen, die mehr als ein Vierteljahrhundert lang Schwierigkeiten geschaffen hat, und dieselbe von dem nationalen Tribunal an das örtliche verweisen, wohin sie eigentlich gehört. Ein neuer Stern wird der nationalen Milchstrasse eingefügt werden, die Macht des Bundes wird wachsen. Viele Tausende von Dollars jährlich wird man sparen und mit den Interessen des Bundes ein ehrliches, vaterlandsliebendes und dankbares Volk verknüpfen, das man, wenn der Nebel der Verleumdung und des Vorurtheils schwindet, würdig finden wird des Stolzes einer jeden Regierung. Wir verlangen eine republikanische Regierungsform und verlangen sie jetzt. Fast vierzig Jahre lang hat Utah um Staats-Recht gebeten. Sollten diese Bitten wieder ein taubes Ohr finden? Wir hoffen besseres. Mit Rücksicht auf die grosse Majorität der Stimmenden, welche die überwältigende Mehrzahl des Volkes von Utah darstellen, bitten wir darum, dass wir, die kein Gesetz gebrochen haben, nicht unserer Freiheiten beraubt werden wegen der Vorwürfe, die man gegen andere erhebt. Wir verlangen Gerechtigkeit und billige Berücksichtigung unserer Sache, mit der feierlichen Versicherung, dass Utah als Staat treu ergeben den wahren republikanischen Grundsätzen und den Interessen und der Wohlfahrt der Regierung der Vereinigten Staaten sein wird.“

Der Unparteiische kann nicht leugnen, dass von der Regierung der Vereinigten Staaten, die fast 30 Jahre lang ziemlich unthätig zugeschaut, jetzt Beamte nach Utah gesendet werden, welche zum Theil willkürlich, grausam, ja selbst boshaft gegen die Mormonen verfahren.

Die „Ansiegelungen“ einer zweiten und dritten Frau

gelten nicht als Eheschliessungen im Sinne des Gesetzes; ob sie noch heute vorkommen, ist mehr als zweifelhaft; dass sie künftig wegfallen sollen, ist sicher. Aber die einmal vorhandenen Nebenweiber und ihre Kinder[1] kann man doch nicht tödten oder in die Wüste jagen, wie einst Hagar mit ihrem Ismael! Leider werden die Mormonen mit Gefängniss und hohen Geldbussen bestraft, obwohl sie ihren Richtern zurufen könnten: In New York begeht und duldet ihr straflos dasselbe, wofür ihr uns hier in das Gefängniss werfet. Ja sie werden wegen ungesetzlichen Zusammenlebens ins Gefängniss geworfen, wenn sie ihre früheren, vor 30—40 Jahren ihnen angesiegelten Frauen — so nennen oder für dieselben pflichtgemäss Sorge tragen![2] Wie schlimm es mit dieser Art von Rechtspflege gegen die Mormonen bestellt ist, folgt aus den Veröffentlichungen — der Gegenpartei.

Polygamist Mormons, by Fred. E. B., Deputy U. S. Marshall (Chicago 1887, 294 Seiten) ist eine widerwärtige Streitschrift, die seltsam absticht gegen die vornehme Darstellung eines Herzog, die fast begeisterte eines Bodenstedt, die kritische von Hugh Weightman (M. A. Un. Cambr. Engl.), die liebenswürdige des Herrn d'Haussonville, die von tiefem Ernst durchdrungene des Amerikaners G. Ticknor Curtis und von James W. Barclay, Mitglied des englischen Parla-

[1] 30 000 in den 2000 polygamischen Familien, im Jahre 1882. (Gleichzeitig 23 000 monogamische Mormonenfamilien: 120 000 Mormonen, 30 000 Gentiles in Utah.)

[2] Wie, wenn nun Türken mit ihren Weibern nach den Vereinigten Staaten auswanderten? Ich will davon schweigen, dass um den Harem des Chedive Ismael zu Portici bei Neapel Niemand sich gekümmert. Aber Oesterreich und sogar Russland duldet seine mohamedanischen Unterthanen und ihre Gebräuche; England hat 10 Millionen mohamedanischer Unterthanen, und der oberste Gerichtshof zu London (*Queen's privy council*) entscheidet oft genug über Ehe- und Erbschaftsstreitigkeiten der vielbeweibten Familien.

ments. Schon das Bild auf dem Deckel, welches den träge seine Pfeife rauchenden Mormonen inmitten eines Rudels von zehn ganz kleinen Kindern und umgeben von drei mit harter Arbeit (wie Holzhacken, Wäscheaufhängen) beschäftigten Frauen darstellt, ist durchaus unwahr und nur darauf berechnet, die amerikanischen Damen und die gegen ihre Frauen nur allzu nachgiebigen Herren in Entrüstung zu versetzen.[1]

Der Verfasser, der seinen Posten übernahm, weil durch die Concurrenz der Mormonen sein Geschäft zu Grunde gegangen, erzählt uns, dass es ihm stets ein besonderes Vergnügen (*greatest pleasure*) mache, vielbeweibte Mormonen festzunehmen; er verspottet die Deutschen, die Dänen ob ihrer Sprache; er bezeichnet die Mormonen als Thiere. (*The animals stirred up.*)

Er ist ein roher, gewaltthätiger[2] Bursche, stets mit dem Revolver in der Hand wie ein Strassenräuber; Nachts wie ein Einbrecher in die Häuser dringend. Wir ersehen aus dem Buche, dass in diesem „Freistaate" die Beamten Nachts die Betten der Bürger durchwühlen, die Keller unbestrafter Nachbarn durchsuchen, dass sie Weiber (sogar die rechtmässigen) einsperren, weil sie gegen den eigenen Mann nicht Zeugniss ablegen wollen.[3] Das Buch enthält Zoten und

[1] Die amerikanische Galanterie, eine Folge der anfänglichen Seltenheit des schönen Geschlechts, ist eine vortreffliche Eigenschaft. Ich lobe es, dass eine junge Frau ganz allein und doch unbehelligt durch die Grossstadt New York wandern und von da nach Frisco reisen kann. Aber die Frauenherrschaft in einzelnen Gegenden und das damit häufig verbundene Muckerthum hat seine Schattenseiten; und die in Amerika vielgepredigten Lehren der Frauen-Emancipation sind unangenehm.

[2] *rough and brutal deputy marshalls* heisst es in der Klageschrift der Weiber von Utah.

[3] Vgl. auch *Memorial of the Mormon Woman in Utah. The outrages of which they complain, the justice they demand. Wahington 1886.* — Schreiende Ungerechtigkeiten gegen die Männer und empörende

lächerliche Prahlereien des Verfassers, aber trotz der reclamereichen Versprechungen nichts von neuen, beglaubigten Thatsachen. Die „Enthüllungen“ stammen von einem ungenannten Abtrünnigen, der besonders darauf dringt, dass — sein Nachbar J. recht bald eingesperrt werde.

So täppische Hände vermögen die weisse Mormonen-Frage nicht zu lösen, die als neue Plage der Vereinigten Staaten zu der gelben von Californien, der schwarzen des Südens und der rothen des Nordwestens hinzugekommen! —

Auf dem Bahnhofe von Saltlake City herrscht eine elende Lotterei, erst mit der Abfertigung des Gepäcks, dann mit dem Warten auf den Zug. Endlich fahren wir ab. Auch der Pullmann-Führer ist ein wenig grob, jedoch bedeutend höflicher, als ich mir das nicht gefallen lasse. Uebrigens ist er in — Königsberg in Preussen geboren; er hat Schneid' und Schnurrbart. Der schwarze Aufwärter ist ein guter, dicker Kerl; nachdem ich ihn ein wenig gezogen, thut er mir alles, was er nur kann, zu Liebe. Im Zuge treffe ich auch einen französischen Ingenieur, den ich in St. Paul gesehen und der inzwischen Alaska besucht hatte: das erste Wiedertreffen in Amerika. Er ist ganz entzückt von dem Maschinenwesen in den Vereinigten Staaten und erklärt, dass die Amerikaner zwar nicht die gelehrtesten, aber die tüchtigsten Ingenieure der Welt seien.

Wir befahren also die „scenische Route“ der Denver Rio-Grande Schmalspurbahn. (Die Geschwindigkeit beträgt 28 Meilen = 44 km in der Stunde.) Wegen der Verspätung des Zuges ist die Summe des für uns Sichtbaren verschoben, im Ganzen zu unseren Gunsten.

Die Bahn führt zunächst durch eine breite fruchtbare Ebene, zwischen zwei Reihen von malerischen Bergen: es

---

Rohheiten gegen die Frauen, die ich mit Rücksicht auf weibliche Leser nicht wiedergebe, werden daselbst namhaft gemacht.

ist das Jordan- und Utahthal zwischen den östlichen Wahsatch- und den westlichen Oquirrbergen. Allmählich steigen wir; aber die Gegend bleibt fruchtbar und bewohnt. Wir überschreiten den Fluss Jordan, der aus dem südöstlichen Süsswassersee Utah in den grossen Salzsee fliesst und, beiderseits von abgeleiteten Kanälen eingefasst, die Hauptquelle des Wohlstandes der Mormonen darstellt. Friedliche Abendscenen der heimkehrenden Feldarbeiter und Hirten spielen sich vor unseren Augen ab. Tüchtige Knaben zu Ross sind die Hüter der Herden. Wir kommen durch die Mormonenstädte Lehi und Provo. Der Neger hat einen tragbaren Stuhl auf die Plattform unseres Wagens, des letzten im Zuge, gestellt; der Ingenieur sitzt auf der Bremse: wir erfreuen uns eines prachtvollen Sonnenuntergangs und erhaschen noch spät Abends einiges von den Schönheiten des Castle Gate Cannon, dessen Felsen 400 und 500′ hoch steil emporsteigen. Es ist das Ende des Price River Cannon.

XXIX. Tag, Montag, den 12. September.

Denver Rio Grande R. R. Black Cannon des Gunnison, Marshall Pass, Royal Gorge des Arkansas, Colorado Springs.

Nachts waren wir erst durch fruchtbare Thäler gefahren, dann durch die über 100 Meilen lange Wüste zwischen Green und Grand River, den beiden Hauptquellflüssen des Colorado, der sich in den Golf von Californien ergiesst. Den letzten Theil dieser Wüste erblickte ich noch, als ich um 6 Uhr Morgens erwachte. Die Ebene, welche wir durchfliegen, ist wieder beiderseits von Bergen eingefasst. Süd-

wärts erblickt man Baumreihen; sie kündigen die Nähe des „grossen" Flusses an. Bald erscheinen fruchtbare Felder. Um 7 h sind wir in Grand Junction.

Wir haben also die Grenze des Staates Colorado überschritten. Derselbe liegt zu beiden Seiten der Felsengebirge, zwischen Utah und Kansas von West nach Ost und zwischen Wyoming und Neu-Mexico von Nord nach Süd. Der Flächeninhalt ist 269 000 qkm; die Einwohnerzahl war 1880, 3 Jahre nach Erlangung des Staat-Rechtes, 194 000. Das Land ist reich an Gold-, Silber-, Blei- und Kohlenminen; der Regierungssitz Denver.

Jenseits Grand Junction geht die Bahn durch den unteren Cannon des Gunnison, eines östlichen Nebenflusses vom Rio Grande, woselbst der schmalspurige Schienenweg neben dem Flusse aus dem Fels geschnitten ist, und dann durch die fruchtbare Reservation der Utah-Indianer. Von diesen war ja in den Zeitungen der letzten Wochen viel die Rede gewesen. Es hatte wieder einmal einen Indianerkrieg gegeben! Kuhjungen hatten den Indianern ein Paar Ponnies fortgenommen oder vorenthalten; als die Rothhäute unter ihrem alten, fetten Häuptling Colorow sich versammelten und ihr Eigenthum verlangten, kam die Miliz der Weissen und schoss ein halbes Dutzend der sogenannten Wilden todt. Erfahrene Leute behaupten, dass auch dieses Mal, wie meistens früher, der Indianerkrieg ganz ungerecht und unnöthig gewesen.

Wegen der Zugverspätung bekommen wir kein Frühstück. Bei Montrose erreichen wir wieder den Gunnisonfluss und gelangen in den Black Cannon, zu dessen Betrachtung ein Aussichtswagen, d. h. ein Kohlenwagen mit hölzernen Sitzbänken, dem Zug angehängt worden. Ungeheure Felsenwände, die steil 1000—2000′ (nach der Reisebeschreibung sogar bis 3000′) emporragen, begrenzen das

enge Thal, durch welches wir dicht neben dem grünen Flusse ostwärts sausen. Hier und da sind die Berge weniger steil, mit Tannen und auch mit Laubbäumen bewachsen und im schönsten Schmuck des Indianersommers prangend. Die Färbung der Bergrücken ist wirklich spectral: ihr unterer Theil ist gesättigt grün, dann kommen Gürtel von lebhaftem Roth durch die herbstliche Färbung von Nadeln und Blättern, endlich oben helles Gelb.

Im Aussichtswagen mache ich die Bekanntschaft eines jungen Advocaten, der zu New York von deutschen Eltern geboren, aber vollkommen amerikanisirt ist.

Die grösste Berühmtheit in dem Cannon ist die Currecanti-Nadel, ein ganz steiler und isolirter röthlicher Felskegel, dem die Reisebücher die Anmuth und das Ebenmaass von Cleopatra's Obelisk zuschreiben. Sehr gewaltig und merkwürdig sind die thurmähnlichen Klippen der Schlucht, die wirklich als Klein-Yosemite bezeichnet werden kann.

Nachdem wir bei einigen Stromschnellen vorbeigekommen, hält der Zug plötzlich in der Einsamkeit. Ein Felsstück war auf die Schienen gefallen, zum Glück aber vor uns, nicht auf uns. Das Hinderniss ist bald beseitigt. Wir fahren weiter und überschreiten den Fluss. Die Berge werden niedriger.

Die Bremser kuppeln während der Fahrt den Aussichtswagen vom Zug ab und zwar ein wenig rücksichtslos, so dass zwei Damen noch eben auf die Plattform unseres (des letzten) Wagens hüpfen und zwei Herren, nachdem die Verbindung schon gelöst war, hinüberspringen müssen: ein unsern Bahnbeamten gewiss unerträglicher Gedanke.

Wir sind in Sapinero angelangt und erblicken ein schönes Hochthal, das zahlreichen Viehherden Weideplätze gewährt und nach dem gewaltigen Cannon eine liebliche Abwechslung des Landschaftsbildes darstellt.

In Gunnison kann man ein grossartiges Gasthaus bewundern, das vor wenigen Jahren, als Mining-boom, d. h. krankhafte Ueberspeculation in Bergwerkswerthen wüthete, von St. Louis-Leuten gegründet wurde; kaum war das (wie unser Kaiserhof) auf 300 Betten berechnete Haus fertiggestellt, so kam der Krach! Kein Mensch wohnt in dem Palast. Nach den schönen Reisebüchern, welche die Bahn ausgiebt, hat die Stadt 3000 Einwohner; in Wirklichkeit sind es kaum 300, wie uns ein dort ansässiger Rechtsgelehrter versicherte.

Wir kommen durch Sargent, das seinen Namen übrigens nicht von dem hochverdienten, leider vor wenigen Wochen verstorbenen Rechtsgelehrten und Politiker aus Frisco, sondern von einem hierselbst ansässigen Landmanne hat, und beginnen die Bergketten emporzuklimmen, welche die continentale Wasserscheide bilden: natürlich gehören sie zu den südlichen Ausläufern der Felsengebirge.

Der Uebergang heisst Marshall-Pass. Zuerst steigen wir 2000′ in 10 Meilen (= 48 000′); also beträgt die Steigung im Ganzen $^1/_{24}$ oder etwa 4 Procent; freilich ist sie für kürzere Strecken oft weit beträchtlicher. Wir sitzen hinten auf der Plattform und sehen deutlich die Steigung der Bahn; erblicken unter uns den Weg, welchen wir zurückgelegt, und über uns denjenigen, welchen wir noch zurückzulegen haben. Wir sehen die mächtigen Kehren, die freilich mit denen der Gotthardtbahn nicht zu vergleichen sind, und erfreuen uns an der schönen Herbstfärbung der Blätter; die Berge sind reich bewaldet. Die Bahn führt durch mächtige Schnee-Schützer: das sind überdachte Holzbauten, denen Luft und Licht nur durch seitliche Löcher gespendet wird, wie in den Tunnels an der Riviera. Es sind 25 über den Pass. Endlich machen wir Halt in einem ungeheuren Bauwerk der Art mit zahlreichen Geleisen; wir sind jetzt auf

der Passhöhe der Rocky Mountains, 10853′ über dem Meeresspiegel; es ist dies wohl die grösste Höhe, welche eine Eisenbahn überschreitet; die grösste, die zu ersteigen mir bisher beschieden war. Rings herum erblickt man ragende Gipfel, die noch weit höher und vollkommen kahl sind, während uns auf dem Bahnweg der Pflanzenwuchs noch nicht verlassen hat. Auf einem Berggipfel ruht eine dichte Wolke, wie einst auf dem Sinai. Schatten enteilender Wolken wandern über die Berge. Diese gewaltigen Felsen (*Sangre di Christo*, *Mt. Ouray*) werden von den Amerikanern als das Rückgrat der Felsengebirge bezeichnet, die letzteren aber als das Rückgrat des Festlandes. Westwärts strömt von hier das Wasser des Gunnison in den Rio Grande und weiter in den Colorado, der in den Golf von Californien, also in die Südsee fliesst; ostwärts enteilt das Wasser in den Arkansas, von da in den Mississippi und schliesslich in den Golf von Mexico, also in den Atlantischen Ocean. Rasch steigen wir abwärts und gelangen jenseits Salida, das zwei Bahnstunden (25 Meilen) von Marshall-Pass entfernt ist, in die Wunder von Royal Gorge, wie der Cannon des Arkansasflusses genannt wird. Kein Pinsel, keine Feder kann nach Aussage der amerikanischen Reisebücher die Reize dieser Schlucht beschreiben, wo der Fluss durch die enge Spalte zwischen 1000′ hohen senkrechten Wänden schäumt, und doch die Menschenhand einen Pfad für die Eisenbahn zu sprengen verstanden hat. Schon war die Dunkelheit hereingebrochen. Aber der sorgsame Neger hatte wieder auf der hinteren Plattform kleine Stühle für uns aufgestellt, so dass wir beim Glanz der Sterne und beim röthlichen Schimmer der hinteren Eisenbahnlaterne die Felsenriffe schauen sowie auch die berühmte Brücke, welche nach der Flussseite zu nicht auf Pfeilern ruht, sondern an Trägern aufgehängt ist. Bei Pueblo macht die Bahn einen rechten

Winkel und geht von der östlichen Richtung in die nördliche über. Nachts 12½ h kommen wir an in Colorado springs. Ich steige aus, der Advocat gleichfalls; wir fahren nach dem grössten Gasthof des Ortes.

XXX. Tag, Dienstag, den 13. September.

Colorado springs. Manitou, der Garten der Götter. Nach Denver.

Colorado springs (696 Meilen von Ogdon) liegt in schönster Gegend, 6000′ über dem Meeresspiegel, und ist (ebenso wie das benachbarte Manitou) ein Curort; es besitzt zahlreiche heisse Quellen (woher der Name,) und wird in dem amerikanischen Vergleichs-Styl als Saratoga des Westens gepriesen. Das Klima ist sehr schön und gilt für heilsam bei Lungenkrankheiten und bei Rheumatismus.

Unser Hotel (wenn ich nicht irre, *the Antlers* genannt,) war gross, gut und sogar verschwenderisch eingerichtet. Ich frühstücke und nehme mit Herrn O. einen Wagen (zum Preise von 5 D. für den halben Tag), um nach Manitou zu fahren.

Zuerst kommen wir durch Utah Passage, d. i. ein Weg durch Felsklippen, und sehen den Regenbogenfall; doch zeigt uns derselbe nichts, was seinen Namen rechtfertigen könnte. In Manitou (d. h. der grosse Geist, 6124′ hoch) koste ich den alkalischen Sprudel, der ebenso schlecht schmeckt wie die ähnlichen in Europa. Hierauf fahren wir nach der grossen Höhle, die 1½ Meilen von Manitou belegen, 1881 entdeckt, aber erst 1885 eröffnet und noch nicht in meinem englischen Reisebuche erwähnt ist. (Eintrittspreis 1 Dollar, der Kutscher erhält für den Kopf ¼ Dollar!)

Auf den Führer wartend, geniessen wir die schöne Aussicht auf Pike's Peak, des Gebirgstocks höchsten, mit einer zierlichen Schneeanhäufung geschmückten Gipfel. (4312 m.)

Mit Lampen versehen, dringen wir in die Höhle ein, in welcher Knochen von Thieren und von Indianern gefunden sind. Wunderschöne Stalaktiten und Stalagmiten bilden die Anziehung für die Besucher. Man sieht deutlich, wie unten an den von der Decke herabhängenden Stalaktiten ein Tropfen sich bildet; man erkennt ganz augenscheinlich, wie durch das Abtröpfeln von oben die von dem Boden her emporstrebende Säule des Stalagmiten gebildet wird. Das Tropfwasser ist geschmacklos. Die meisten Tropfsteingebilde sind solid, die schöneren durchscheinend, ihre Aussenfläche weiss oder röthlich. Angeschlagen tönen sie, wodurch eine Art von Orgelspiel durch den Führer hervorgerufen wird. Die phantastischen Beschreibungen der Einzelnheiten haben nur Werth für denjenigen, der sie gesehen hat.

Wir fahren weiter nach dem Göttergarten, 4 Meilen nordwestlich von Colorado springs. Schon auf dem dorthin führenden Wege sind merkwürdige Felsbildungen zu sehen, gleich ungeheuren Hutpilzen oder Gartentischen: auf rothen, pfeilerähnlichen Stützen ruhen die weissen hut- oder tischähnlichen Platten. Gewaltige Felsblöcke liegen umher oder schweben auf schmaler Kante.

Der eigentliche Garten, zu dem ein schöner Engpass (*Gate Beautiful*) zwischen zwei massiven Klippen rothen Sandsteins von 380′ Höhe hineinführt, ist ein parkähnlicher Landstrich von 500 Acres Ausdehnung, allseitig von Hügeln umgeben und bedeckt mit ganz isolirten, phantastischen rothen Dolomitklippen, die mit zackiger, scharfkantiger Grenzlinie 300′ und darüber emporragen und sogar nahe der oberen Kante grosse Durchlöcherungen von 15′ Durchmesser und darüber zeigen. Die Anordnung der Klippen

ist vielfach coulissenartig. Prachtvoll schimmert die rothe Farbe der Felsen im Sonnenschein. Nicht weit davon ist eine Anhäufung weisser, ganz kahler Klippen. (*Egyptian Rock.*)

Ueber eine weite, mit Cactusgras bestandene Hochebene, die hier mit dem spanisch-mexicanischen Namen Mese belegt wird, fahren wir zurück nach Colorado springs. Unser Frühstück ist schlecht, da wir die Essenszeit versäumt; die Herren Neger sind, wegen der unerwarteten Störung im Nichtsthun, ganz besonders unliebenswürdig. Der Fuhrherr sucht von uns 3 Dollars mehr herauszupressen, da wir nach der Höhle gefahren seien; wir aber betonen unseren Vertrag auf 5 Dollars und bleiben siegreich.

Nachmittag 3 ^{h} fahren wir von Colorado springs nordwärts nach Denver, in dem gewöhnlichen Wagen, der sogenannten ersten Classe. Es herrscht schreckliche Ueberfüllung.

Merkwürdig ist auf dieser Strecke der Monument Park, 8 Meilen von Colorado: mitten in dem Hochthal erheben sich zahlreiche burg- und hausähnliche Klippen von rothem Sandstein.

In lieblicher Umgebung liegt Palmer's Lake: mitten in dem kleinen See kommt ein Springquell zu Tage, der, in eine Röhre gefasst, wie eine künstliche Fontaine emporsprudelt.

Ich mache im Zuge die Bekanntschaft des „deutschen Turnvereins Vorwärts“. Jünglinge und Männer tragen diese Inschrift auf blauem Bande an der Brust; sie kehren von einer nach Leadville unternommenen Turnfahrt nach ihrer Heimathstadt Denver zurück.

Grosse Blöcke des schönen rothen Sandsteins werden auf Eisenbahnwagen verladen. Die Wiesen wimmeln von Vieh; die Getreidefelder sind abgeerntet, aber noch voll von Garben. Eine wunderbar burgähnliche Felsbildung (*Castle*

rock) erhebt sich dicht neben der Bahn. Wir fahren an der Ostseite der Rocky Mts., die stets zu unserer Linken als zusammenhängende Felskette sichtbar bleiben, ziemlich genau nach Norden und erreichen Abends 9^h den riesigen Bahnhof von Denver.

Eigentlich hatte ich gleich weiter fahren wollen; aber am Schalter bedeutete man mir, dass mein Zug erst am nächsten Morgen gehe. Das war falsch. Denn ich besass eine unbeschränkte Fahrkarte über die Burlington-Route nach der Stadt Kansas; diese ist von Denver auf zwei Wegen zu erreichen: entweder direct, mehr südlich, mit dem Morgenzug; oder nördlicher über Pacific Junction, von wo der Weg nach Chicago führt, sowohl mit dem Morgen- wie auch mit dem Abendzug. Aber dies lernte ich selber erst am anderen Tag; 18 Dollars für eine neue Fahrkarte mochte ich nicht nutzlos zahlen; endlich fürchtete ich, von meinem Gepäck getrennt zu werden, das direct nach Kansas eingeschrieben war, also wohl erst am nächsten Morgen abging. Somit beschliesse ich in Denver zu übernachten und frage sogleich den nächsten Polizisten, ob Windsor, von dem ich im Zuge hatte reden hören, ein gutes Hotel sei. Ja wohl, sagte der biedere Mann mit bekümmerter Stimme, es ist schon gut; aber Sie wählen das theuerste in der Stadt.

Bequem, wie in Europa, befördert mich ein Einspänner vom Bahnhof in das Gasthaus und zwar für den in Amerika ungewöhnlich billigen Preis von $^1/_2$ Dollar.

Denver, am Platte, dem Hauptnebenflusse des Missouri, und am Fusse der Felsengebirge 1548 m (nach Anderen 5300′) über dem Meeresspiegel gelegen, inmitten eines Bergwerksbezirks, der 1888 über 11 Millionen Dollars Silber geliefert, ist die Haupthandelsstadt von Colorado und einer der schönsten Orte des Westens, Königin der Hochebenen (*Queen of the plains*) genannt: in der That grossartig für eine Stadt, die

erst 1858[1] gegründet ist, also kaum ein Menschenalter gesehen.

Mit Stolz hatte mir ein dort ansässiger Landsmann Herr B. (auf der Eisenbahnfahrt durch Montana) erzählt, dass, als er vor 25 Jahren nach Denver gekommen, nur Büffel und Indianer zu sehen waren, und die Stadt 2000 Einwohner zählte; während sie jetzt 80 000 besitze und mit allen Erfindungen der Neuzeit, elektrischer Beleuchtung, elektrischer Eisenbahn, sogar mit Dampfröhrenleitung zur Erwärmung der Häuser versehen sei. In der That hatten die Indianer noch im Jahre 1868 zu Kiowa dicht bei Denver einen Angriff gewagt und verschiedene Personen getödtet. Die Deutschen spielen jetzt in Denver eine nicht unbedeutende Rolle.

Hotel Windsor ist für europäische Begriffe geradezu grossartig; es hat 500 Zimmer, einen eigenen artesischen Brunnen im Hause, dessen leicht eisenhaltiges Wasser mir zwar nicht recht mundet, aber in den Anschlägen und Inschriften des Hauses als besonders heilsam gepriesen wird; ferner eine eigene Landwirthschaft, um Milch, Gemüse und dergl. für das Haus herbeizuschaffen. In der Riesenhalle, wo ich mich einschreibe, um mein Zimmer zu erhalten, treffe ich Bekannte wieder, die ich auf der Cascaden-Bahn vor Tacoma kennen gelernt, Herr Ch. jr., Fabrikbesitzer aus Worcester bei Boston, und seine Schwester nebst Schwager, die sich seit einigen Monaten auf der — Hochzeitsreise befinden. Sie theilen mir mit, dass ich sogar nach Ankauf einer neuen Fahrkarte hätte über Nacht in Denver bleiben müssen, wie sie selber, da — Pullmannkarten heute Abend nicht mehr zu haben waren.

Das Essen ist fein. Zum ersten Male wieder seit New

[1] Nach HERZOG war es sogar 1859 noch ein Lager von 4000 Indianern mit einem einzigen von Weissen bewohnten Blockhaus.

York sind in einem grossen Hotel weisse Kellner zur Stelle; das Ganze hat einen vornehmeren Anstrich. Das Haus ist voll; eine grosse Landwirthschafts- und Gewerbe-Ausstellung, wie sie im Westen so beliebt ist, wird gerade in der Stadt begonnen.

Nach Tische spaziere ich mit meinem wiedergefundenen Advocaten durch die Stadt und setze die Unterhaltung über die Rechtsverhältnisse in den Vereinigten Staaten fort, die ich Tags zuvor mit ihm begonnen. Auf den Strassen herrscht nicht viel Leben. Die Verkaufshallen sind recht grossstädtisch; die elektrische Beleuchtung in den breiten Hauptstrassen grossartig, doch hört sie ganz plötzlich auf, die Nebenstrassen erscheinen uns ungewöhnlich dunkel. In der heutigen Zeitung von Denver wird die Stadt für das achte Wunder der Welt erklärt: das ist die in dem Westen übliche Sprache.

XXXI. Tag, Mittwoch, den 14. September.

Von Denver durch Colorado und Nebraska.

Ich erwache ziemlich früh und, nachdem ich einen Boten vergeblich gesendet, eile ich selber, um mir die Schlafwagenkarte zu holen, ohne welche die 24stündige Fahrt nicht zu machen ist; aber in der Agentur, die eben erst von einem mürrischen Neger ausgefegt wird, ist sie nicht zu haben, sondern erst auf dem Bahnhof, unmittelbar vor dem Abgang des Zuges, $7^{h}\ 30'$.

Der Eisenbahnhof (*Union Depot*) zu Denver gehört zu den grossartigsten, die ich in den Vereinigten Staaten gesehen. Eine mächtige Reihe von Gebäuden mit allen Warte-

und Abfertigungsräumen begrenzt die eine Seite der Schienenstränge. Die letzteren sind unbedeckt. Acht Züge (2 X 4) stehen gleichzeitig auf den vier Strängen in Bereitschaft; ein Zwischenraum bleibt, damit man zu den hinteren gelangen kann. Es ist die gewöhnliche Art Amerikas; Ueber- und Unterführung sind unbekannt.

Am Schalter und im Wagen mache ich die Bekanntschaft eines erblindeten Kaufmanns, der wochenlang allein umherreist und dem Beamten seine mit Papiergeld wohlgefüllte Tasche reicht, damit er sich den Preis für die Fahrkarte selber entnehme. Er versichert mir, dass er trotz seiner Blindheit noch nicht um einen Dollar betrogen sei. Ungebildete und nicht gereiste Europäer machen sich nach Schauer-Romanen von der Ehrlichkeit der Amerikaner ganz unrichtige Vorstellungen. Verschiedene Kaufleute haben mir versichert, dass drüben das Geschäft sehr reell sei. Ausserdem habe ich oft gesehen, dass die Leute freundlich und milde gegen Schwache und Blinde sind und ihnen allenthalben durchhelfen.

Meine kleine Zuvorkommenheit gegen den Blinden wurde sofort belohnt, durch guten Rath. Nach langen Erörterungen wurde entschieden, dass ich über Oxford Junction nach Pacific Junction zu fahren und dort eine Fahrkarte nach Chicago zu lösen hätte; der Conducteur brachte mir alsbald für meine Gepäckmarke (*Check*) nach Kansas eine solche nach Pacific Junction. Im Allgemeinen weigern sich allerdings die Packmeister, das Gepäck vor dem Bestimmungsort abzugeben oder diesen umzuändern.

Auf der Fahrt erblicken wir vom Zuge aus die mächtige, mit frischgefallenem Schnee bedeckte Kette der Rocky Mts. Allmählich werden die Berge niedriger. Eine ungeheure Ebene empfängt uns, auf der Vieh-, namentlich auch Schafherden weiden.

Wir fahren zuerst durch Colorado, bald aber durch Nebraska und zwar dicht an der Südgrenze dieses Staates gegen Kansas.

Nebraska hat seinen Namen von dem gleichnamigen Flusse, der auch Nordgabel des Platte genannt wird, und reicht ostwärts bis zum Missouri; auf den 200 000 qkm wohnen 450 000 Menschen; die wichtigste Stadt ist Omaha mit 30 000 Einwohnern, der Ausgangspunkt der ältesten Pacificbahn. Hier und da tritt in Nebraska noch der Steppencharakter zu Tage, durch Salbei und Bündelgras; aber das Land ist doch sorgsam eingezäunt und meistens recht fruchtbar. Für den Wohlstand der Landleute spricht der Ziegelbau ihrer Häuser.

Wir passiren Culberton, das von ausgedehnten Maisfeldern umgeben ist. In M'c Cook war in dem auf Verpflegung der Reisenden eingerichteten Bahnhofsgebäude kein Bier zu haben; Nebraska ist ein Prohibitions-Staat.

Schüchterner Wald und Busch unterbrechen die Ebene am Republican-Flusse, dem nördlichen Nebenflusse des Kansas, der bei der gleichnamigen Stadt in den Missouri fliesst. Es folgt Indianola. Ungeheure Herden von Pferden, Kühen, Schafen begrasen die weite Ebene. Kuhjunge und Schafmädchen, beide zu Pferde, freundlich mit einander scherzend, ein westliches Idyll. Um den Viehbericht zu vervollständigen, bemerke ich noch, dass Schweine, und zwar schwarze, in Gehegen gehalten werden. Die Heuernte ist im Gange. Die Felder werden sogar gedüngt und eifrig gepflügt. Das Land sieht aus wie in Neu-England. Merkwürdiger Weise fahren wir schon stundenlang an dem Flusse entlang; aber er wird nicht schiffbar.

Gegen Abend lerne ich im Schlafwagen einen Landsmann kennen, der überaus erfreut schien, deutsch mit mir zu reden, und ausführliche Mittheilungen machte. Er ist

stolz auf sein Vaterland und sagt, dass alle Deutsche so seien. Er ist ein Bergmann aus Westphalen, kam herüber ohne Mittel, fand Minen, gewann viel Geld, verlor es wieder in anderen Minen, gewann wieder Geld und kaufte sich 2000 Acres für 10 000 Dollars. Seitdem geht es ihm gut. Er besitzt 200 Rinder und 36 Pferde und zieht gute Pferde auf; er arbeitet mit vier Knechten, von denen einige schon Jahre lang bei ihm sind. Auch seine Schwiegereltern leben bei ihm und helfen mit. Er stellt mir seine Frau vor, die gar nicht übel aussieht und goldene Armbänder trägt; sie ist aus Mecklenburg und kam sehr jung nach Amerika.

XXXII. Tag, Donnerstag, den 15. September.

Durch Nebraska, Iowa, Illinois nach Chicago.

Der Morgen ist schön. Wir sind in Crete. Die Bäume, Wiesen und Felder muthen uns an, als wenn wir in der Heimath wären. Unser Frühstück erhalten wir zu Lincoln, Nebr. (13 000 Einwohner, 1880). Der schöne Bahnhof ist mit zahlreichen Warnungen vor — Taschendieben geschmückt. Um 10^{h} Vormittags fahren wir über die mächtige Missouri-Brücke und gelangen nach Pacific Junction. Hinter uns liegt jetzt der regellose Westen mit seinen Zugverspätungen und anderen kleinen Unannehmlichkeiten. Ostwärts vom Missouri herrscht Ordnung; das pflegt jeder Amerikaner mit Stolz zu betonen.

Wir sind jetzt in dem Ackerbaustaat Iowa, der zwischen den Flüssen Missouri und Mississippi gelegen ist; nördlich von Minnesota, südlich von Missouri, westlich von Nebraska,

östlich von Illinois begrenzt wird und auf seinen 145 000 qkm schon 1 600 000 Einwohner zählt. Die Hauptstadt ist Desmoines.

Unsere Bahn (Chicago, Burlington and Quincy R. R.) führt durch den südlichen Theil von Iowa, oberhalb der Grenze gegen den Staat Missouri. Hier und da ist ein schattiges Wäldchen sichtbar, das Land sorgfältig angebaut. Jetzt beginnen allerdings die ungeheuren Maisfelder, welche manch' europäischen Reisenden in Verzweiflung setzen; aber es fehlt doch nicht ganz an Abwechslung.

Ostwärts vom Missouri erfreuen wir uns wiederum der Annehmlichkeit eines Speisewagens. Aber Bier wird zu den Mahlzeiten nicht verabreicht; es besteht auch hier gesetzliche „Prohibition“. Einmal versuchte ich Cider als Tafelgetränk, war aber nicht sehr erbaut davon: die Aufschrift der Flasche besagt, dass das Getränk vollkommen klar sei; die Beobachtung lehrt unzweideutig, dass es einen Bodensatz hat. Den Geschmack fand ich mittelmässig.

Das Land ist angebaut wie ein Garten, Felder wechseln mit Wiesen und Baumpflanzungen. Um $2^{h} 35'$ sind wir in Creston. Auch den ganzen Nachmittag hindurch ist die Landschaft wie bei uns, nur dass mehr hölzerne Häuser zu sehen sind und mehr Mais gebaut wird; dass an den grünen Bäumen und Sträuchern einzelne Blätter vollkommen dunkelroth gefärbt sind.

Gegen Abend fahren wir (10 Minuten lang) durch einen hübschen Wald von mittelgrossen Bäumen. Hier ist ein Bergwerk. Die Arbeiter gehen nach Hause. Sie benutzen dazu den Schienenweg und treten ein wenig zur Seite, bis der Zug vorübergebraust.

Allerdings ist die Bahn eingeleisig, die Gefahr also bedeutend geringer als bei uns.

Ich sehe, ganz allein am hinteren Ende des Zuges,

ein Stückchen poetischer Waldeinsamkeit im „nüchternen“ Amerika. Ein blauer See, von schönen Bäumen eingefriedigt, ist vom Abendroth theilweise mit rothgoldenem Glanz übergossen; dahinter erhebt sich ein kleiner Berg, auf dem Purpurwolken ruhen. In Ottumwah (7^h Abends) erhalte ich trotz der Behinderungsgesetze ein Glas Bier unmittelbar neben dem Bahnhofe. Der alte freundliche Zugführer zeigt mir den Platz; wir treten ein und sagen nichts als „zwei“. Sofort werden uns zwei prächtig schäumende Gläser guten Bieres vorgesetzt. Jeder trinkt das seine. Ich lege zwei Fünfcentsstücke auf den Tisch und empfehle mich. Es ist unmöglich, wegen des Widerstands der zahlreichen Deutschen, diese widersinnigen Gesetze streng durchzuführen.

Die mit dem Muckerthum verbundenen Temperenz-Gesetze sind mit dem Begriff der persönlichen Freiheit kaum zu vereinigen. In einer amerikanischen Zeitung las ich, dass zwei rohe Polizisten Nachts in die Wohnung eines unbestraften Deutschen eindrangen, die im Wochenbett krank daniederliegende Frau des Mannes emporhoben und das Bett nach Branntweinflaschen durchwühlten, bis der gereizte und vergeblich abmahnende Gatte endlich im Uebermass des Zornes sich verleiten liess, seinen Revolver auf die Quälgeister abzufeuern. In den New Yorker Zeitungen vom 12. September d. J. las ich einen Artikel mit der Ueberschrift: Er thäte besser sich aufzuhängen. (*He better had hang himself.*) Hermann, der Gehilfe eines „Droguisten“ zu Wichita, Kansas, ist für 208 Fälle von Uebertretung des Prohibitionsgesetzes (d. h. von Verkauf eines Schnäpschens) zu 17 Jahren Gefängniss und 20 000 Dollars Busse verurtheilt worden: es ist dies die härteste Strafe, die bisher wegen dieses Gesetzes verhängt ward. Hätte er im Streite den Gouverneur seines Staates getödtet, so würde er vielleicht mit gelinderer Strafe davongekommen sein; in New York wenigstens sah

ich in einem der vornehmsten Hotels einen Herrn, der aus Eifersucht einen Mann niedergeschossen hatte, zu vier Jahren Gefängniss verurtheilt und nach sechs Monaten freigelassen worden war. Noch schlimmer für das Rechtsgefühl und auch von Amerikanern herbe beurtheilt ist der Umstand, dass besagter HERMANN, wenn er in dem Nachbarstaate Colorado die Schnäpse verkauft hätte, überhaupt gar nicht strafbar gewesen wäre. So weit geht die Unabhängigkeit der Einzelstaaten der nordamerikanischen Union.

XXXIII. Tag, Freitag, den 16. September.

In Chicago. Nach Niagara.

Morgens 7 ^{h} sind wir in Chicago.. Ich fahre von demjenigen Bahnhofe, wo ich angekommen, im Omnibus (für 0,50 Dollar) nach dem anderen, von welchem ich abzufahren habe (*Union Depot*); kann aber nicht hier, sondern nur, was ziemlich unbequem ist, weit in der Stadt, auf der Agentur, meine Fahrkarte nach Niagara erhalten.

Meine Beobachtungen in der Stadt habe ich bereits früher, zusammen mit denen des ersten Aufenthalts, geschildert.

Die Abfahrt erfolgt 3 ^{h} 25 ′ Nachmittags. (Chicago and Grand Trunk R. R.) Chicago verschwindet schnell im Kohlendunst. Die Bahn führt durch Gemüsebeete von ungeheurer Ausdehnung, durch Felder und auch durch Gehölz. Wir fahren durch Illinois, kommen, südlich vom Michigansee, durch ein Eckchen Indiana und dann nach der Halbinsel Michigan, zwischen dem gleichnamigen und dem Huronsee. Bei Port Huron setzen wir über das Wasser (den Detroitfluss zwischen Huron-, bezw. St. Clair- und Eriesee)

nach Canada und zwar nach der schön bebauten Halbinsel zwischen Huron- und Eriesee und fahren nicht weit von der Nordküste des letzteren bis Niagara. Schlaf- und Speisewagen sind von der Wagnergesellschaft, denen Pullmann's gleichwerthig.

XXXIV. Tag, Sonnabend, den 17. September.

Niagara.

Die Wasserfälle des Niagara („des Donners der Wasser"). gelten mit Recht für das grösste Naturwunder in Nordamerika. Wer den Ocean gekreuzt, aber die Fälle nicht gesehen, hat nach allgemeiner Ansicht nichts gesehen. Sie sind so häufig beschrieben worden, dass es mir sehr gewagt vorkommt, mein bescheidenes Büchlein mit einer neuen Schilderung derselben auszustatten, ja zu beschliessen. Aber ich werde kurz und — genau sein; poetische Empfindungen beim Anblick des Niagara kann man auf englisch bei DICKENS und TROLLOPE, auf deutsch bei BODENSTEDT, UDO BRACHVOGEL und in unseren Prachtwerken nachlesen. Wer in verschiedenen Büchern verschiedene Angaben findet, wolle berücksichtigen, dass zwar die gewaltige Naturerscheinung, obschon sie in sich den Charakter der Zerstörung trägt, im Laufe der verhältnissmässig kurzen Beobachtungszeit sich noch nicht wesentlich geändert hat,[1] wohl aber vielfach die von den Menschen und noch dazu von Amerikanern geschaffene Umgebung.

Der Schauplatz wird gebildet von der grössten Süss-

[1] Der überhängende Tischfelsen (*Table rock*) auf der canadischen Seite, welcher eine vortreffliche Aussicht bot, ist vor 25 Jahren in die Tiefe gestürzt. — Man hat berechnet, dass in 70 000 Jahren der Niagarafall zerstört sein wird!



wasseransammlung unseres Planeten, deren Flächenausdehnung halb so gross wie die des Deutschen Reiches ist und die bei der Betrachtung der Karte uns um so merkwürdiger vorkommt, als der Zufluss grosser Ströme, welcher zur Bildung, bezw. Unterhaltung dieser ungeheuren Seen nothwendig zu sein scheint, thatsächlich nicht vorhanden ist. Fünf Süsswasserseen liegen, durch schmale Ströme verbunden, treppenförmig übereinander.

Zuerst kommt der obere See 191 m, dann der Huron- und Michigansee 176 m über dem Meeresspiegel. Hierauf folgt der Eriesee, 25 000 qkm gross, 172 m über dem Meere, und endlich der Ontariosee, 20 000 km gross und 72 m über dem Meere, mit dem ihn der majestätische Lorenzstrom verbindet. Der Niagarafluss, der in nördlicher Richtung das Wasser des Erie in den Ontario ableitet, hat also in der kurzen Strecke von 55 km ein Gefälle von 100 m, fliesst aber im grössten Theile seines Laufes mit geringer Geschwindigkeit. Erst am Ende seines zweiten Drittels erweitert er sein Bett auf 1150 m Breite und stürzt in die Tiefe von nahezu 50 m. Die schmale, langgestreckte Ziegen-Insel theilt den Fall in zwei Theile, einen westlichen (linken), den canadischen, welcher 578 m in gerader Linie misst, aber wegen seiner Krümmung Hufeisen genannt wird; und in einen östlichen (rechten), den amerikanischen, von 330 m Breite.

Dicht oberhalb des Falles sind die oberen Stromschnellen (*Rapids*); über 2 km unterhalb die unteren, und bald danach der Wirbel (*Whirl pool*). Auf der amerikanischen Seite liegen die Ortschaften Niagara Falls, am Fall selber; Niagara City an den unteren Schnellen: und dem letztgenannten Orte gegenüber auf der canadischen Seite das Städtchen Clinton.

Drei Hängebrücken verbinden die steilen, über 300′

hohen Ufer des bis 900′ breiten Niagaraflusses: 1. dicht unterhalb des Falles liegt die neue Hängebrücke; 2. dicht oberhalb der unteren Stromschnellen folgt die Kandelaberbrücke; 3. ganz nahe dieser liegt die alte Hängebrücke.

Fünf Kilometer unterhalb des Wassersturzes wird der Niagara wieder schiffbar; aber in der Nähe der Fälle verkehrt von dem einen Ufer zum anderen ein kleiner Dampfer, auf dem man auch bis unmittelbar an die Fälle heranfährt.

Um $8^1/_2{}^h$ Morgens gelangt unser Zug über die alte Hängebrücke nach Niagara City. Ich gebe mein Handgepäck ab, miethe mir einen Wagen (für 3 Dollars) und fahre los. Obwohl die schmählichen Abgaben, mit denen früher die Reisenden an jedem Aussichtspunkt geärgert wurden, seit 1885 aufgehört haben, da die amerikanische und die canadische Regierung das Land zu beiden Seiten der Fälle aufgekauft und in Gärten zum Vergnügen und Genuss der Besucher umgewandelt; hat man doch noch im Laufe des Vormittags an Eintrittsgeld, Brückenzoll und dergl. mindestens 3 Dollars zu zahlen: doch zahlt man mit Vergnügen, da alles geregelt und jede Unannehmlichkeit beseitigt ist.

Der Kutscher beginnt natürlich mit dem fernsten, nördlichsten, am weitesten stromabwärts gelegenen Punkte. Er fährt mich nach dem Strudel. Im Vorbeifahren sehe ich genauer als vorher, da ich sie in dem Eisenbahnzug passirte, die berühmte alte Hängebrücke (*Suspension bridge*), die 2 km unterhalb der Fälle liegt, ein Wunderwerk des menschlichen Geistes, fast nicht minder merkwürdig als dasjenige, welches die Natur hier vor unseren staunenden Blicken entfaltet. Ihre Erhebung über dem Wasserspiegel beträgt 230′, ihre Länge oder Spannweite 800′, ihre Breite 24′; sie ist in zwei Stockwerke getheilt, von denen das obere für die ein-

geleisige Eisenbahn, das untere für Wagen und Fussgänger bestimmt ist.[1]

Die Brücke wurde 1855 vollendet. Ihr Erbauer war ein Deutscher, JOHANNES RÖBLING, derselbe, welcher die Brücke zwischen New York und Brooklyn geschaffen, die staunenswertheste Schöpfung menschlicher Kraft, die ich in Amerika gesehen.

Dicht neben der alten Hängebrücke (südlich, d. h. oberhalb) ist die Brücke, welche die Michiganbahn für sich erbaut und 1883 dem Verkehr eröffnet hat. Es ist die berühmte Cantileverbridge. Ein tüchtiges Yankeewerk, sagte mir mein Reisegefährte auf der Denver Rio Grande-Bahn, der französische Ingenieur. Eines der grössten Werke der heutigen Zeit und die erste grosse Brücke, die nach dem Candelaber-Princip erbaut wurde, rühmen die Reisebücher.

---

[1] Sie sind zur gleichförmigen Inanspruchnahme aller 4 Tragkabel durch Gitterwände mit einander verbunden, während zur Vermehrung der Steifigkeit vom Auflagerungspunkte der Kabel aus Hängestäbe fächerartig nach den Brückenbahnen geführt, ebenso zum Schutze gegen Windstösse im Uferfelsen befestigte schräge Zugseile mit der Brückenbahn in Verbindung gebracht sind. Getragen wird die Brücke von 4 Eisenkabeln zu $9^1/_2$″ Dicke aus je 3640 Drähten und hat eine Tragkraft von 12 400 Tonnen bei einem Gewicht von 800 Tonnen; die durch einen Eisenbahnzug bewirkte Einbiegung beträgt 5″. Die beiden tragenden Thürme oder Pfeiler sind 88′ hoch auf der amerikanischen Seite, und 78′ die beiden anderen auf der canadischen Seite. Die Kosten betrugen 500 000 Dollars. Die beiden Stützpfeiler auf jeder Seite sind unter dem Niveau der Eisenbahn durch Gewölbbogen mit einander verbunden, unter welchen die Strassenfuhrwerke, die untere Fahrbahn benutzend, passiren. Die Drahtseile liegen über den steinernen Stützpfeilern auf gusseisernen Sätteln und werden landwärts von Spannketten festgehalten, deren Enden an Platten befestigt und mit diesen in eigens ausgesprengten Schachten des Uferfelsens eingemauert sind.

[2] Nachträglich habe ich erfahren, dass ein Deutscher, Herr GERBER, Director der süddeutschen Brückenbaugesellschaft, das System der Consolen- oder continuirlichen Gelenkträgerbrücke erfunden, das jetzt in Europa bei der riesigen Firth of Forth-Brücke in Schottland zur Anwendung gelangt. (Vgl. d. Zeitschr. d. österr. Ing. u. Archit. 1884. S. 172.)

Ihre Mitte erhebt sich 210′ über dem Wasserspiegel; in 7 Monaten wurde sie vollendet und zwar die einzelnen Abschnitte der Brücke von den beiden Uferseiten gleichzeitig vorgeschoben und in Stellung gehalten durch einen entsprechenden Widerstand an den Uferenden; endlich das Schlussstück, das haarscharf passte, über einen der Arme befördert und an seine Stelle gebracht.

Wir steigen aus am Strudel, fast eine Meile unterhalb (nördlich von) der Hängebrücke. Es ist dies ein mächtiges Becken, umgeben von 350′ hohen Felsen, wo das Wasser, durch die nach Osten convexe Krümmung des Flusses rückwärts gewendet, gewaltige Wirbel bildet.

Wer von der Höhe der Felsklippe die herrliche Aussicht genossen, kommt leicht auf den Gedanken, das Wunder aus grösserer Nähe zu betrachten, und beginnt langsam nach dem Fluss herabzuklettern. Aber die vielfach angebrachte Inschrift *A long walk* belehrt uns, dass wir nicht so bald herunter- und noch schwerer wieder heraufkommen werden. Von einem schönen Punkte mittenwegs werfe ich noch einen Blick auf den Strom und kehre zurück nach dem Wagen, nachdem ich am Eingange den heftigen Angriff der Verkäuferin, die Photographien zu 3 Dollars das Stück an den Mann bringen will, siegreich zurückgeschlagen.

Der Wagen führt mich wieder stromaufwärts (südlich) zu den unteren Schnellen. Zu diesem Behufe fahre ich über die alte Hängebrücke und gehe auf der canadischen Seite in den sogenannten Elevator: eine Seilbahn von 45° Steigung führt uns in 1 Minute 300′ abwärts bis zum Niveau des Flusses.[1]

Der Fluss, welcher unterhalb der Fälle eine Breite von

[1] Von den beiden an dem Seile ohne Ende befestigten Wagen wird dem abwärts gehenden durch Wasserfüllung eines Behälters ein leichtes Uebergewicht ertheilt.



900′ besitzt, hat hier plötzlich auf 300′ sich verengt und strömt durch die schmale und tiefe Schlucht mit der reissenden Geschwindigkeit eines Eisenbahnzuges, nämlich von 30 Meilen oder 48 km in der Stunde. Die Wellen erheben sich bis zu 30′ Höhe und machen deshalb einen so mächtigen Eindruck, weil sie steiler und weit schmäler sind, als die des Atlantischen Oceans bei viel geringerer Höhe.

Ganz plötzlich erhebt sich das klare grüne Wasser zu einem mächtigen Hügel und zerstiebt im Niedersinken zu weissem Gischt; endlos folgen so die Wellen aufeinander. Dabei erfüllt unser Ohr ein gewaltiges Brausen. Das Schauspiel ist prachtvoll. Die einzige Störung besteht darin, dass (wie im Tempel der Isis zu Pompei) ein geldgieriger Künstler uns vor diesem Hintergrunde photographiren will.[1]

Uebrigens sieht man dicht am Ufer, da wo das Wasser klar geblieben, die Felsen des Grundes. Die grösste Tiefe beträgt hier nach einer Angabe 250′, (nach einer anderen 64 m, nahe den Fällen 24—58 m). Die Schnellen sollen nicht durch die Felsen am Grunde, sondern lediglich, was theoretisch durchaus möglich ist, durch die Verengerung des Flussbettes entstehen.

Capitän Webb, der berühmte Schwimmer, ist hier umgekommen; ein zweiter Waghals aber mit einem Schwimmgürtel, ein dritter in einer Tonne glücklich durchgekommen. In der Nähe hat auch Blondin den Niagara auf einem Seil überschritten.

Wir fahren weiter auf dem hohen bewaldeten Ufer der canadischen Seite. Zu unserer Linken strömt uns der klare Fluss entgegen, dessen grünes Wasser weisse Streifen zeigt. Wir kommen bei schönen Landhäusern vorbei, die zu dem

[1] Zwar macht er, durch Enge der Blendung, das ganze Bild recht scharf; aber es kommt mir wie eine Entweihung vor, die ich entrüstet zurückweise.

Orte Clifton gehören. Dann erblicken wir auf der amerikanischen Seite die künstlichen Wasserfälle, welche Mehl- und Holzmühlen treiben. Es sind wohl 10 Bächlein, die wie Silberbänder über das steile Ufer abwärts eilen und in den Fluss sich ergiessen. Brautschleier (*Bridal veil*) ist ihr Name. Ich kann die Entrüstung vieler Reisender über diese „Prosa des Erwerbs" nicht theilen; mein Empfinden wird dadurch nicht gestört.

Endlich erreichen wir die eigentlichen Fälle des Niagara. Drüben der amerikanische Fall ist etwa 1200′ breit und 163′ hoch, also dreimal so breit und dreimal so hoch wie der Rheinfall bei Schaffhausen.[1] Wie in Hunderten von dichtgedrängten, flüssigen Säulen stürzt die gewaltige Wassermasse senkrecht über die Felsen; aber schon halbwegs nach abwärts löst sie sich in weissen Gischt: die untere Hälfte des abstürzenden Wassers ist von einer emporsprühenden weissen Wolke vollkommen verdeckt.

Hierauf folgt nach der Mitte des Wassersturzes die 600′ breite Ziegeninsel, welche den Fall theilt; und endlich der canadische oder Hufeisenfall, 2400′ breit und 154′ hoch. Die ganze Breitenausdehnung des Falls misst also fast eine englische Meile. Der canadische Fall sieht an den beiden Enden ebenso aus wie der amerikanische; aber in seiner Mitte ist die abstürzende Wassermasse durchaus zusammenhängend. Der ganze canadische Fall ist von weissem Gischt eingehüllt, der hoch gegen den Himmel emporspritzt. Dahinter erscheint das freundliche Ufer. Tief unten im Fluss sieht das Wasser ganz weiss aus.

Das Brausen ist ungeheuer. Auge und Ohr sind so

[1] Der Rheinfall ist unbedeutend, behaupten Amerikaner; der Rheinfall ist schöner als der Niagara, hört man im Schloss Lauffen. — Der Rheinfall ist gewiss schön und auch überwältigend, wenn man unmittelbar am Wassersturz sich befindet.



gewaltig berührt, dass man wahrlich nicht nöthig hat, hinter die Wassersäule zu klettern, um durch Tastgefühl und Athembehinderung von der Macht der Naturerscheinung sich noch weiter zu überzeugen; denn diese Empfindungen sind nicht mehr schön, sondern gewaltsam und unangenehm. Hundert Millionen Tonnen[1] nach dem englischen Führer, dreissig nach BARRET's Berechnung und DANIEL's Geographie beträgt die Wassermenge, welche in der Stunde über den Fall geht.

Man hört und liest vielfach, dass der erste Anblick der Niagarafälle uns eine Enttäuschung bereite, die genauere Betrachtung aber lohnend sei: den zweiten Theil dieses Satzes unterschreibe ich, den ersten aber nicht. Auf dem Dache des Aussichthauses (*Prospect house*) der canadischen Seite, durch einen Regenschirm gegen das sprühende Wasser leidlich geschützt, überschaue ich die ganzen Fälle und erblicke zu meinen Füssen einen fast vollständigen Regenbogen, der theils auf dem Erdboden theils auf den Dächern der kleinen benachbarten Häuser aufzuruhen scheint; natürlich sind die Wassertröpfchen um uns wie unter uns: offenbar durch die abweichende Projection (die Sonne steht in Mittagshöhe,) wird die Gesichtstäuschung bedingt, dass unser Auge nicht, wie gewöhnlich, in der Kegelspitze über dem kreisförmigen Regenbogen, sondern in dem Kreisumfang selber zu liegen scheint.

Das letzte (westliche, dem Beschauer nächste) Ende des Hufeisenfalles ist ziemlich seicht; man sieht deutlich die Felsen des Grundes, über welche das Wasser abstürzt. In der Mitte dieses Falles soll aber das Wasser, da wo es über den Felsen geht, 20′ tief sein. Man hat einen Schooner durchgesendet, welcher 18′ Tiefgang besass, und durchkam, ohne den Grund zu berühren.

---

[1] 1 Kubikmeter = 1000 kg = 1 Tonne.

Das lächerliche Museum mit seinen ausgestopften Gänsen und anderem Gethier lasse ich links liegen, schlage die erneuten Angriffe der Lichtzeichner ab, und fahre über die neue, etwa 250 m unterhalb der Fälle angelegte Hängebrücke.[1] Dieselbe kann nur von Fussgängern und leichten Wagen passirt werden; von letzteren sogar nur in einer Richtung: man muss, nach Anweisung der Wächter, warten, bis ein uns entgegenkommender Wagen angelangt ist. Die Brücke ist wohl die leichteste und anmuthigste ihrer Art. Ihre Länge beträgt 1190′ von Klippe zu Klippe, 1268′ von Thurm zu Thurm, ihre Breite $9\frac{1}{2}$′. Sie wurde 1869 (für 175 000 Dollars) hergestellt. Die Erschütterung durch den darüber fahrenden Wagen ist sehr merklich.

Auf der amerikanischen Seite fahren wir in den Prospect-Park, eine Reservation der Vereinigten Staaten. Der Park ist sehr schön gehalten und zum Vergnügen der Besucher bestimmt. Man kann bis unmittelbar an das östliche Ende des Falles herantreten, woselbst eine mächtige Mauer errichtet ist, und das entzückende Schauspiel des abstürzenden Wassers aus nächster Nähe geniessen. Hier am Rande ist der Grund nicht sehr tief; die Felsen scheinen nur einige Fuss unter der Oberfläche des Wassers zu liegen.

Der Abschnitt eines ungeheuren Regenbogens liegt unten auf dem Wasser des Flusses, sogar eines doppelten: wiederum glaubt der Beobachter in dem Kreisumfang zu stehen.

Im Gasthof Kaltenbach, den ich nicht aus dem eng-

[1] Manche neuere Darstellungen schildern statt der vorhandenen die frühere provisorische Brücke, welche nur zum Bau der definitiven angelegt, von der Gesellschaft aber für gut befunden und längere Zeit für Fussgänger und leichte Wagen in Gebrauch genommen worden. Vgl. Prof. HEINZERLING's Werk über die Eisenbrücken (Leipzig 1870). In anderen Darstellungen wird die neue Hängebrücke mit der alten RÖBLING's verwechselt.



lischen Führer, sondern von einem Deutsch-Amerikaner vor dem Verlassen des Eisenbahnzuges erfahren, erfreue ich mich eines deutschen Mittagessens mit Rheinwein bei vorwiegend deutscher Gesellschaft.

Nachher gehe ich spazieren. Am Eingang des Prospect-Parkes steht ein patriotisches, aber leider nicht recht gelungenes Denkmal: auf überhohem Granitsockel ein kleiner Soldat aus Erz mit der Flinte in der Hand, zur Erinnerung an die im Rebellenkriege Gefallenen.

Im Parke fahre ich die amerikanische Schrägbahn herunter. Sie ist weit besser eingerichtet als die canadische; das Seil ist solider, ein mächtiges Hanftau; zur Sicherung des Betriebes ist noch ein eisernes angebracht. Die Triebkraft wird von einem Wasserrad geliefert und dieses aus dem Falle gespeist. Der Abstieg von 350′ geschieht in einer Minute.

Unten besteige ich das Dampfboot, welches den schönen Namen Nebeljungfrau (*maid of mist*) führt, erhalte einen wasserdichten Ueberwurf und sitze vorn an der Spitze des Schiffes. Von unten erkennt man besser, als von oben, die mächtige Fallhöhe. Auch die neue Hängebrücke mit ihren schrägen, am Ufer befestigten Zugseilen sieht von unten wunderbar aus. Sowie wir uns dem Falle nähern, wird das Athmen schwer wegen des Wasserdampfes. Das Schiff dringt vor bis dicht an den Absturz. Ein herrlicher Regenbogen liegt in anscheinend senkrechter Ebene auf der amerikanischen Hälfte des Falls; er misst $^3/_4$ des Kreisumfangs, in welchem auch unser Boot zu liegen scheint. Die Sonne steht hinter uns zur Rechten, im Südwesten. Der amerikanische Fall zieht mehr von Süden nach Norden; der canadische mehr von Westen nach Osten: vor dem letzteren bekommt man die Sonne nicht ganz in den Rücken, deshalb ist da nur ein kleiner Regenbogen zu sehen.

20. Der Yellowstone, von TOULA. Wien 1887.

21. Ein Ritt durch den Yellowstone-Park, von Dr. E. DECKER. Verhdl. d. G. f. Erdkunde zu Berlin 1887.

22. *Yellowstone Park, par Joly.*

23. *12th annual Report of the U. S. Geological and Geogr. Society. Vol. II. Yellowstone Park by F. V. Hayden.* Washington 1883. 490 S.

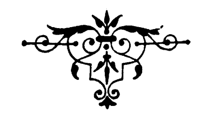
24. *New California Guide.* San Francisco 1886.

25. Californische Culturbilder, von TH. KIRCHHOFF. 1886.

26. *In the heart of the Sierras, the Yo Semite Valley. By J. M. Hutchings.* 1886. 496 S.

27. Californien, von REYER. Deutsche Rundschau 1885.

28. *The Mormon Metropolis, Saltlake City 1887.*






Digitized by Google


COUNTWAY LIBRARY
HC 28SH +

